SENATE — SÉNAT

CANADA

First Session
Forty-second Parliament, 2015-16-17-18

Proceedings of the Standing Senate Committee on

TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

Chair:
The Honourable DAVID TKACHUK

Tuesday, February 13, 2018
Wednesday, February 14, 2018

Issue No. 30

Sixth and seventh meetings:

Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts

WITNESSES:
(*See back cover*)

Première session de la
quarante-deuxième législature, 2015-2016-2017-2018

Délibérations du Comité sénatorial permanent des

TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président :
L'honorable DAVID TKACHUK

Le mardi 13 février 2018
Le mercredi 14 février 2018

Fascicule n° 30

Sixième et septième réunions :

Projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois

TÉMOINS :
(*Voir à l'endos*)

53805-53822

STANDING SENATE COMMITTEE ON TRANSPORT AND COMMUNICATIONS

The Honourable David Tkachuk, *Chair*

The Honourable Patricia Bovey, *Deputy Chair*

The Honourable Dennis Dawson, *Deputy Chair*

and

The Honourable Senators:

Boisvenu
Cormier
* Day
(or Mercer)
Gagné
Galvez
Griffin
* Harder, P.C.
(or Bellemare)
(or Mitchell)
MacDonald
Manning
Mercer
Plett
* Smith
(or Martin)
* Woo
(or Saint-Germain)

*Ex officio members

(Quorum 4)

COMITÉ SÉNATORIAL PERMANENT DES TRANSPORTS ET DES COMMUNICATIONS

Président : L'honorable David Tkachuk

Vice-présidente : L'honorable Patricia Bovey

Vice-président : L'honorable Dennis Dawson

et

Les honorables sénateurs :

Boisvenu
Cormier
* Day
(ou Mercer)
Gagné
Galvez
Griffin
* Harder, C.P.
(ou Bellemare)
(ou Mitchell)
MacDonald
Manning
Mercer
Plett
* Smith
(ou Martin)
* Woo
(ou Saint-Germain)

* Membres d'office

(Quorum 4)

Published by the Senate of Canada
Available on the Internet: http://www.parl.gc.ca

Publié par le Sénat du Canada
Disponible sur internet : http://www.parl.gc.ca

MINUTES OF PROCEEDINGS

OTTAWA, Tuesday, February 13, 2018
(90)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett and Tkachuk (12).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee continued its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 27.*)

WITNESSES:

McMillan, LLP:

François Tougas, Co-Chair, Transportation and Competition.

Institut en culture sécurité industrielle Mégantic::

Béland Audet, President (by video conference).

As an individual:

Jean-Paul Rodrigue, Professor, Department of Global Studies and Geography, Hofstra University, United States.

Canadian Labour Congress:

Hassan Yussuff, President;

Chris Roberts, National Director, Social and Economic Policy.

Teamsters Canada Rail Conference:

Don Ashley, National Legislative Director.

Unifor:

Bruce Snow, National Rail Director.

The chair made a statement.

Mr. Tougas, Mr. Audet and Mr. Rodrigue each made statements and answered questions.

At 10:26 a.m., the committee suspended.

At 10:31 a.m., the committee resumed.

PROCÈS-VERBAUX

OTTAWA, le mardi 13 février 2018
(90)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, dans la salle 2 de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Bovey, Cormier, Dawson, Gagné, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett et Tkachuk (12).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 27 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

McMillan, S.E.N.C.R.L., s.r.l./LLP :

François Tougas, coprésident, Transport et Concurrence.

Institut en culture sécurité industrielle Mégantic :

Béland Audet, président (par vidéoconférence).

À titre personnel :

Jean-Paul Rodrigue, professeur, Département d'études mondiales et de géographie, Université Hofstra, États-Unis.

Congrès du travail du Canada :

Hassan Yussuff, président;

Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques.

Conférence ferroviaire de Teamsters Canada :

Don Ashley, directeur législatif national.

Unifor :

Bruce Snow, directeur ferroviaire national.

Le président ouvre la séance.

M. Tougas, M. Audet et M Rodrigue font un exposé et répondent aux questions.

À 10 h 26, la séance est suspendue.

À 10 h 31, la séance reprend.

Mr. Ashley, Mr. Snow and Mr. Yussuff each made statements and answered questions.

At 11:28 a.m., the committee suspended.

At 11:29 a.m., pursuant to rule 12-16(1)(d), the committee resumed in camera to consider a draft agenda (future business).

At 11:35 a.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

OTTAWA, Wednesday, February 14, 2018
(91)

[*English*]

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m., in room 2, Victoria Building, the chair, the Honourable David Tkachuk, presiding.

Members of the committee present: The Honourable Senators Boisvenu, Bovey, Dawson, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett and Tkachuk (10).

In attendance: Jed Chong and Zackery Shaver, Analysts, Parliamentary Information and Research Services, Library of Parliament.

Also present: The official reporters of the Senate.

Pursuant to the order of reference adopted by the Senate on Friday, December 8, 2017, the committee continued its consideration of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts. (*For complete text of the order of reference, see proceedings of the committee, Issue No. 27.*)

WITNESSES:

Alberta Wheat Commission:

Warren Sekulic, Director, Region 5.

Canadian Federation of Agriculture:

Todd Lewis, President, Agricultural Producers Association of Saskatchewan.

Cereals Canada:

Cam Dahl, President.

Grain Growers of Canada:

Jeff Nielsen, President.

Canadian Oilseed Processors Association:

Chris Vervaet, Executive Director.

Western Grain Elevator Association:

Wade Sobkowich, Executive Director.

M. Ashley, M Snow et M Yussuff font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 11 h 28, la séance est suspendue.

À 11 h 29, conformément à l'article 12-16(1)d) du Règlement, la séance se poursuit à huis clos afin que le comité examine un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

À 11 h 35, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

OTTAWA, le mercredi 14 février 2018
(91)

[*Traduction*]

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, dans la salle de l'édifice Victoria, sous la présidence de l'honorable David Tkachuk (*président*).

Membres du comité présents : Les honorables sénateurs Boisvenu, Bovey, Dawson, Griffin, MacDonald, Manning, Mercer, Mitchell, Plett et Tkachuk (10).

Également présents : Jed Chong et Zackery Shaver, analystes, Service d'information et de recherche parlementaires de la Bibliothèque du Parlement.

Aussi présents : Les sténographes officiels du Sénat.

Conformément à l'ordre de renvoi adopté par le Sénat le vendredi 8 décembre 2017, le comité poursuit son étude du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois. (*Le texte intégral de l'ordre de renvoi figure au fascicule nº 27 des délibérations du comité.*)

TÉMOINS :

Alberta Wheat Commission :

Warren Sekulic, directeur, région 5.

Fédération canadienne de l'agriculture :

Todd Lewis, président, Agricultural Producers Association of Saskatchewan.

Cereals Canada :

Cam Dahl, président.

Producteurs de grains du Canada :

Jeff Nielsen, président.

Canadian Oilseed Processors Association :

Chris Vervaet, directeur exécutif.

Western Grain Elevator Association :

Wade Sobkowich, directeur exécutif.

Canadian Canola Growers Association:

Steve Pratte, Policy Manager.

The chair made a statement.

Mr. Sekulic, Mr. Lewis, Mr. Dahl and Mr. Nielsen each made statements and answered questions.

At 7:44 p.m., the committee suspended.

At 7:48 p.m., the committee resumed.

Mr. Vervaet, Mr. Sobkowich and Mr. Pratte each made a statement and answered questions.

At 8:36 p.m., the committee adjourned to the call of the chair.

ATTEST:

Canadian Canola Growers Association :

Steve Pratte, gestionnaire des politiques.

Le président ouvre la séance.

M. Sekulic, M. Lewis, M. Dahl et M. Nielsen font chacun un exposé et répondent aux questions.

À 19 h 44, la séance est suspendue.

À 19 h 48, la séance reprend.

M. Vervaet, M. Sobkowich et M. Pratte font chacun exposé et répondent aux questions.

À 20 h 36, la séance est levée jusqu'à nouvelle convocation de la présidence.

ATTESTÉ :

Le greffier du comité,

Victor Senna

Clerk of the Committee

EVIDENCE

OTTAWA, Tuesday, February 13, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 9:31 a.m. to examine Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts; and in camera, for the consideration of a draft agenda (future business).

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: This morning, the committee is examining Bill C-49, the Transportation Modernization Act.

We have, today, two panels of witnesses. For the first panel, I would like to welcome François Tougas, Co-Chair, Transportation and Competition, at McMillan; Jean-Paul Rodrigue, Professor, Department of Global Studies & Geography, Hofstra University; and Béland Audet, President, Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic, appearing by video conference. Thank you for being here.

I invite Mr. Tougas to start his four-minute presentation, which will be followed by Mr. Rodrigue and Mr. Audet. The floor is yours, sir.

François Tougas, Co-Chair, Transportation and Competition, McMillan, LLP: Thank you very much for the invitation to appear before the committee in connection with this bill.

I am here in my capacity as one of few counsel to shippers and railways. I have been counsel on more than 60 negotiations with railways where the shipper could not do the job on its own. Some of them have led to processes under the act, some of which are played on by this bill today.

Transport Canada consulted me extensively on several occasions and asked for my written submissions before introducing Bill C-49. Unfortunately, the bill leaves some shippers less well off than they are now and some without viable remedies to deal with the market dominance of CN and CP.

Rail dominance is a well-recognized occurrence in Canada and the United States. It is not new. However, it makes Canada less well off as industrial output is limited by uncompetitive rates and levels of service.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mardi 13 février 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 9 h 31, pour examiner le projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois puis à huis clos, pour étudier un projet d'ordre du jour (travaux futurs).

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Le comité examine aujourd'hui le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Nous recevons aujourd'hui deux groupes de témoins. Nous accueillons tout d'abord le premier groupe. J'aimerais souhaiter la bienvenue à M. François Tougas, coprésident, Transport et Concurrence, de McMillan, M. Jean-Paul Rodrigue, professeur au Département d'études mondiales et de géographie, Université Hofstra, et M. Béland Audet, président de l'Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic, qui comparaît par vidéoconférence. Je vous remercie de votre présence.

J'invite M. Tougas à commencer son exposé de quatre minutes. Il sera suivi de M. Rodrigue et de M. Audet. La parole est à vous, monsieur.

François Tougas, coprésident, Transport et Concurrence, McMillan, S.E.N.C.R.L., s.r.l./LLP : Je vous remercie beaucoup de m'avoir invité à comparaître devant le comité dans le cadre de son étude du projet de loi.

Je suis l'un des rares conseillers juridiques des expéditeurs et des transporteurs ferroviaires, et c'est à ce titre que je comparais devant vous. J'ai agi comme conseiller dans plus de 60 processus de négociation avec des compagnies de chemin de fer dans des cas où l'expéditeur ne pouvait pas faire lui-même le travail. Certaines ont mené à des processus prévus par la loi et le projet de loi entre en jeu dans certains cas.

Transports Canada m'a longuement consulté à plusieurs occasions et m'a demandé, avant de présenter le projet de loi C-49, de lui faire parvenir mon mémoire. Malheureusement, le projet de loi a pour effet d'aggraver la situation déjà difficile que vivent certains expéditeurs et laisse certains sans recours viable pour contrer la domination sur le marché qu'exercent le CN et le CP.

La domination des compagnies de chemin de fer est bien connue au Canada et aux États-Unis. Ce n'est pas nouveau. Cependant, il en résulte que le Canada est plus désavantagé, car la production industrielle est restreinte par des taux et des niveaux de service non concurrentiels.

I have been around for many, many years, and the act over time has been eroded. My submissions address access to rail carrier data and agency authority. They are supported by many shippers in Canada. I know you heard testimony previously from other associations supporting the same things that I am talking about today. I am there to backstop what they have said.

These shipper industries, by the way, are not small. They're huge. They represent a majority of the volume and revenues of Canadian rail shipment. They have a lot of backing behind them. They also represent valuable Canadian export earnings, taxes and well-paying jobs.

I emphasize that you're not on the knife edge of a balancing act. The market structure is imbalanced as between carriers and shippers in many parts of railway systems. I don't want to overstate that. There are many parts of the two rail carrier systems that are competitive, but there are many parts that are not. It is that part that I am trying to address, and that's why we have remedies in the act. They're there to bring some relief, for some time, for overwhelming railway market power.

I have been involved with the last six rounds of amendments to the act. Every round, I hear how the remedies will be fixed next time. It just never seems to happen, so I am hoping it's going to happen here.

With respect to costing data, CN and CP provide far more costing data to shippers in the United States than they do to shippers in Canada, much to our economy's disadvantage. I will give four examples.

Shippers in the States have access to detailed rail costing data to calculate a carrier's costs of transporting goods for their own shipments. Not in Canada.

CN and CP are required to report detailed financial and statistical data in the States, available on a public website. Not in Canada.

Shippers in the States can, by more than one means, assess the freight rate competitiveness of CN and CP American operations. Not in Canada.

The Canadian Transportation Agency has a rail costing system that does the same thing as the U.S. system. Shippers in Canada, unfortunately, are routinely denied access.

J'ai de nombreuses années d'expérience, et la loi a été affaiblie au fil du temps. Mes observations portent sur l'accès aux données des transporteurs ferroviaires et les pouvoirs de l'Office des transports du Canada. Elles sont appuyées par un très grand nombre d'expéditeurs du Canada. Je sais que d'autres témoins qui ont comparu avant moi appuient ce que je dirai aujourd'hui. Je suis ici pour appuyer ce qu'ils ont dit.

Soit dit en passant, les expéditeurs ne sont pas de petits joueurs; ils occupent une énorme place. Ils représentent une majeure partie du volume et des revenus du transport ferroviaire de marchandises au Canada. Ils ont beaucoup de soutien. Ils représentent également une importante partie des recettes d'exportation et des emplois bien rémunérés au pays.

Je signale que dans la structure du marché, il y a un déséquilibre entre les transporteurs et les expéditeurs dans bien des volets des réseaux ferroviaires. Je ne veux pas trop insister là-dessus. De nombreux éléments des deux systèmes de transport ferroviaire sont très compétitifs, mais bien d'autres ne le sont pas. C'est ce volet que je vise, et c'est pourquoi des recours sont prévus dans la loi. Ils servent à donner un peu de répit, pendant un certain temps, par rapport au pouvoir écrasant qu'exercent les transports ferroviaires sur le marché.

J'étais là lors des six dernières occasions où l'on s'est penché sur des modifications à la loi. Chaque fois, on me dit que des modifications seront apportées aux recours la prochaine fois. Puisqu'il semble que ce n'est jamais ce qui se produit, j'espère que cette fois sera la bonne.

Concernant les données sur l'établissement des coûts, le CN et le CP fournissent beaucoup plus de données sur l'établissement des coûts aux expéditeurs des États-Unis qu'à ceux du Canada, ce qui nuit à notre économie. Je vous donne quatre exemples.

Contrairement à la situation qui existe au Canada, aux États-Unis, les expéditeurs ont accès à des renseignements détaillés touchant le coût du transport ferroviaire, ce qui leur permet de calculer ce que le transport de leurs propres marchandises coûte aux transporteurs.

Le CN et le CP sont tenus de présenter des données financières et statistiques détaillées aux États-Unis, lesquelles peuvent être consultées sur un site web publiquement accessible, mais pas au Canada.

Aux États-Unis, les expéditeurs disposent de plusieurs moyens pour mesurer la compétitivité du coût du transport assuré par le CN et le CP dans le cadre de leurs opérations américaines, mais non en ce qui concerne les opérations du CP et du CN au Canada.

L'Office des transports du Canada possède un système d'établissement des coûts ferroviaires qui accomplit les mêmes tâches que le système américain, mais malheureusement, les

expéditeurs canadiens qui veulent avoir accès aux données essuient constamment un refus.

I have a proposal that is written out in the materials I sent you about how the act could be amended to deal with that problem. I am not going to read it into the record, but you do have it in your materials.

Dans les documents que je vous ai fournis, je propose une modification qui pourrait être apportée pour régler ce problème. Je ne vais pas la lire, mais elle se trouve dans les documents.

One other area has been addressed by groups before me. It has to do with the authority of the agency to exercise its own motion powers. The reason why that's there, principally, is to address the problem that many shippers have of not wanting to stand out alone in trying to address their own problems for various fears, including fears of retribution.

D'autres groupes ont parlé d'une autre question. Elle concerne les pouvoirs de l'Office des transports du Canada d'agir de son propre chef. C'est principalement pour régler un problème, et c'est que les expéditeurs ne veulent pas agir seuls pour essayer de régler les problèmes auxquels ils sont confrontés parce qu'ils ont différentes craintes, dont la crainte de représailles.

In this way, by granting the agency some power on its own to assess systemic railway service failures, and not individual problems, the agency could, with its own expertise, address those problems and come up with viable solutions for a host of shippers, a particular region or a segment of a line, whatever the problem might be.

Ainsi, si l'on donnait à l'office certains pouvoirs pour l'évaluation des défaillances systémiques, et non des problèmes particuliers, l'office pourrait, grâce à son expertise, se pencher sur ces problèmes et trouver des solutions viables pour un grand nombre d'expéditeurs, une région ou un segment d'une ligne, peu importe de quel problème il s'agit.

I have some language in my brief that would help to amend the act in a way that would grant the agency the kind of authority it does not have now. It is a complaint-based system.

Dans mon mémoire, je propose un libellé qui modifierait la loi de façon à accorder à l'office le type de pouvoirs qu'il n'a pas présentement. Il s'agit d'un système fondé sur les plaintes.

I will leave it at that for now, and I will make myself available for questions.

Je vais m'arrêter ici pour l'instant et je serai ravi de répondre aux questions.

Jean-Paul Rodrigue, Professor, Department of Global Studies and Geography, Hofstra University, United States, as an individual: Thank you for this invitation. I don't represent any specific stakeholders or interest. I would like to say I am, therefore, slightly unbiased. I am a professor at Hofstra University in New York.

Jean-Paul Rodrigue, professeur, Département des études mondiales et de géographie, Université Hofstra, États-unis, à titre personnel : Je vous remercie de l'invitation. Je ne représente pas d'intervenants ou d'intérêts particuliers. Par conséquent, je suis quelque peu impartial. Je suis professeur à l'Université Hofstra à New York.

I have been looking at the industry for 25 years or so. Since I don't represent any stakeholders and I don't want to push anything, I am relatively ambivalent or neutral regarding the legislation. I have decided to tell you the current status of what I perceive to be rail in North America.

J'examine l'industrie depuis à peu près 25 ans. Puisque je ne représente aucun intervenant et que je ne défends aucune cause, je suis plutôt ambivalent ou neutre concernant les mesures législatives. J'ai décidé de vous parler de la situation actuelle de ce que je perçois comme étant le transport ferroviaire nord-américain.

We have a common misrepresentation. They are not Canadian carriers. They are North American carriers because CN and CP have very big stakes in the United States in terms of their railway network. I've provided maps to give an idea of this. It is a very complex system of terminals, links with roads and links with ports. That's an issue.

Nous avons une image fausse des choses. Ce ne sont pas des transporteurs canadiens. Ce sont des transporteurs nord-américains, car le CN et le CP occupent une place très importante dans le réseau ferroviaire états-unien. Je vous ai fourni des cartes pour vous donner une idée. Il s'agit d'un système de terminaux très complexe, avec des liens vers des routes et des ports. C'est un aspect.

Based upon where the industry is going, I mentioned in my brief that it has a horizontal past and a vertical future. What do I mean by that? In the past, it was about integration. It was about mergers and acquisitions when CN and CP purchased some segments, for instance, in the United States. This era is over. You cannot purchase large segments because of regulatory

Compte tenu de la voie dans laquelle s'oriente l'industrie, comme je l'ai mentionné dans mon mémoire, on peut dire qu'elle a un passé horizontal et un avenir vertical. Qu'est-ce que j'entends par là? Auparavant, on parlait d'intégration. Il y a eu des fusions et des acquisitions. Par exemple, le CN et le CP ont acquis des segments aux États-Unis. Cette époque est terminée.

issues. Last time, it failed because of market power concentration. This will not happen.

Under such circumstances these days, the railways are trying to better connect their networks together with large intermodal facilities. Now they're looking vertically. They're looking at logistic zones in what we call inland ports, a very important aspect of their railway development.

Wherever you look these days at major intermodal rail terminals, they are partnering with local real estate developers, whether they be a private or public entity. They develop logistical facilities to anchor the business. That model is replicated everywhere in the world. The whole China strategy, for instance, in Central Asia is based upon rail, logistics and vertical integration. That's a very powerful turn in this industry.

Another important aspect in terms of vertical integration for the future is the use of IT, which does not appear to be talked about too much here. We are on the verge of a very significant revolution in the processing of transactional data within the shipping industry. It has been talked about for a long time. When we talk about electronic bills of lading, we will call it block chain.

Forget about all the bitcoin hype and all that nonsense in some ways. In the future, you will be able to have basically a traceable efficient chain of IT. I call it digital intermodalism with which you will be able to recreate and trace all the transactions. This will be very important for competitiveness, depending on how this system is established. It will enable you to look at what I've been doing, where the product is coming from, where it was and under what circumstances. Because of that, the transactional costs will decline very substantially, in my opinion. That's something you have to bear in mind.

Finally, Canadian law will be on par with American law regarding the repositioning of empty containers. I double-checked with the folks at Maritime Administration in the United States. This anti-repositioning law was established in 1958. Finally, we will get on par with the repositioning of empties. That is relevant because we have huge imbalances in trade and flows. Any issue or any attempt that tries to make this easier will create benefits, irrespective of what the benefits are for shippers. It will be easier for them to reposition empty assets.

Last but not least, it's becoming almost impossible to build infrastructure in North America because of massive NIMBY, or not in my back yard. Whatever project I've been advising on in the United States, it's getting close to insane. In Canada it's even worse. Whatever we do, we have NIMBY and it delays projects

On ne peut pas faire de grandes acquisitions en raison de la réglementation. La dernière fois, cela n'a pas fonctionné à cause de la concentration du pouvoir de marché. Cela ne se produira pas.

Dans de telles circonstances, de nos jours, les compagnies de chemin de fer essaient d'améliorer la connectivité entre leurs réseaux avec de grandes installations intermodales. Ils se tournent maintenant vers l'intégration verticale. Ils cherchent à établir des zones logistiques dans ce que nous appelons les ports intérieurs, un aspect très important de leur développement.

Partout, de nos jours, lorsqu'on regarde les principales gares ferroviaires intermodales, des partenariats sont établis avec des promoteurs immobiliers locaux, qu'il s'agisse d'entités privées ou publiques. On établit des installations logistiques pour ancrer les activités. Ce modèle est repris partout dans le monde. La stratégie de la Chine, par exemple, en Asie centrale, se base sur le transport ferroviaire, la logistique et l'intégration verticale. Il s'agit d'un tournant très important dans l'industrie.

Un autre aspect qui sera important dans l'avenir concernant l'intégration verticale, c'est l'utilisation des TI, dont on ne semble pas beaucoup parler dans vos réunions. Nous sommes à l'aube d'une très grande révolution du traitement des données transactionnelles dans l'industrie. Il en est question depuis longtemps. Lorsque nous parlons de connaissements électroniques, nous appellerons cela des chaînes de blocs.

Oubliez tout le battage sur le bitcoin et toutes ces absurdités en quelque sorte. À l'avenir, on pourra avoir, essentiellement, une chaîne traçable de TI efficace. J'appelle cela l'intermodalité numérique, qui permettra de reconstituer et de retracer toutes les transactions. Ce sera très important sur le plan de la concurrence, selon la façon dont le système est établi. On pourra voir ce qui est fait, d'où le produit provient, où il se trouvait et dans quelles circonstances. Grâce à cela, les coûts transactionnels diminueront de façon très substantielle, à mon avis. Il faut en tenir compte.

Enfin, les lois canadienne et américaine seront comparables sur le plan du repositionnement des conteneurs vides. J'ai revérifié auprès de la Maritime Administration aux États-Unis. Les dispositions interdisant le repositionnement sont entrées en vigueur en 1958. Nous aurons finalement des règles semblables sur le repositionnement des conteneurs vides. C'est important parce qu'il y a d'énormes déséquilibres commerciaux. Toute mesure visant à faciliter les choses sera avantageuse, peu importe quels sont les avantages pour les expéditeurs. Il leur sera plus facile de repositionner les conteneurs vides.

La dernière chose, mais non la moindre, c'est qu'il devient presque impossible de construire des infrastructures en Amérique du Nord en raison du syndrome « pas dans ma cour ». Peu importe le projet sur lequel je donne des conseils aux États-Unis, cela devient presque insensé. La situation est encore pire au Canada. Peu importe ce que nous faisons, les gens disent « pas

significantly. It's becoming a PR issue, a pathological problem of people being afraid of everything.

Any infrastructure project is perceived negatively at its start because people don't understand what a supply chain is. They see a truck and they think the purpose of a truck is to block traffic. They don't understand or connect in their minds the added value. I prefer to see a bridge full of trucks than a bridge full of cars because I know that trucks add value while with cars it could be debatable. That's about it.

The Chair: Mr. Audet, please.

[*Translation*]

Béland Audet, President, Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic: Good morning and thank you for giving me the opportunity to discuss this bill with you. I would like to give you a brief explanation of the ICSIM, the Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic. This institute was created by a group of business people in the Lac-Mégantic region following the tragedy on July 6, 2013. I think you are all familiar with it. During a brainstorming session, Maurice Bernier, a former head of the Granit MRC, floated idea that Lac-Mégantic should become the Davos of safety. We started with the idea of creating this institute in order to bring out the positive aspects of this tragedy. It was important for us to give the people of Lac-Mégantic something positive again following this tragedy.

CN was one of our first partners in this venture. It managed the tragedy from the first morning, even though it wasn't a CN line. We know that the Montreal, Maine & Atlantic Railway, or MMA line, at the time, was a former CP line. As a national leader, CN took charge of the management of this tragedy and always works with us, and has for the last five years. I wanted to mention that.

We added partners after that: three educational institutions, including the Université de Sherbrooke, the Beauce-Appalaches cégep and the Hauts-Cantons school board. It's unprecedented for three educational institutions to come together to create this kind of institute.

This institute has a local, regional and national scope. We also have potential partners. We have other partners, including IPIQ, the Institut de protection contre les incendies du Québec, in Laval, which trains firefighters in Quebec. We also have the provincial government, which has been quite involved since the beginning of this great initiative. However, we still have expectations of Transport Canada, which turning a deaf ear almost five years after the tragedy. It is taking its time getting involved in this institute. I think it's a tragedy that has affected

dans ma cour », ce qui retarde beaucoup les projets. C'est en train de devenir une question de relations publiques, un problème pathologique; les gens ont peur de tout.

Tout projet d'infrastructure est perçu de façon négative dès le départ parce que les gens ne comprennent pas ce qu'est une chaîne d'approvisionnement. Ils voient un camion et ils pensent que l'objectif, c'est de bloquer la circulation. Ils ne voient pas la valeur ajoutée. Je préfère voir de nombreux camions que de nombreuses voitures rouler sur un pont, car je sais que les camions ajoutent de la valeur, tandis que les voitures, c'est discutable. C'est à peu près tout.

Le président : Monsieur Audet, allez-y, s'il vous plaît.

[*Français*]

Béland Audet, président, Institut en culture sécurité industrielle Mégantic : Bonjour et merci de me donner l'occasion de discuter avec vous de ce projet de loi. J'aimerais vous expliquer brièvement en quoi consiste l'ICSIM, l'Institut en culture de sécurité industrielle Mégantic. Cet institut a été créé par un regroupement de gens d'affaires de la région de Lac-Mégantic à la suite de la tragédie du 6 juillet 2013. Je pense que vous êtes tous au courant de cette tragédie. Lors d'une séance de *brainstorming*, l'un des acteurs, M. Maurice Bernier, un ancien préfet de la MRC du Granit, a lancé l'idée que Lac-Mégantic devienne le Davos de la sécurité. On est parti de l'idée de créer cet institut afin de sortir les aspects positifs de cette tragédie. C'était important pour nous de redonner aux gens de Lac-Mégantic et de la région un peu de positivisme à l'issue de cette tragédie.

Le CN a été l'un de nos premiers partenaires dans cette aventure. Il a géré la tragédie dès le premier matin même si ce n'était pas une ligne du CN. On sait que la ligne de Montreal, Maine & Atlantic Railway (MMA), à l'époque, était une ancienne ligne du CP. En tant que leader à l'échelle nationale, le CN a pris en charge la gestion de cette tragédie et collabore toujours avec nous depuis les cinq dernières années. Je tenais à vous le mentionner.

Par la suite, on a ajouté des partenaires : trois établissements d'enseignement, dont l'Université de Sherbrooke, le Cégep Beauce-Appalaches et la Commission scolaire des Hauts-Cantons. C'est du jamais vu, que trois établissements d'enseignement s'unissent pour créer ce genre d'institut.

Cet institut a une portée locale, régionale et nationale. On a aussi des partenaires potentiels. On a d'autres partenaires comme l'IPIC, l'Institut de protection contre les incendies du Québec, à Laval, qui forme les pompiers au Québec. On a aussi le gouvernement provincial qui est très impliqué depuis le début de cette belle initiative. Par contre, on a encore des attentes par rapport à Transports Canada, qui fait encore la sourde oreille pratiquement cinq ans après la tragédie. Elle tarde à s'impliquer dans cet institut. Je pense que c'est une tragédie qui a touché

many Canadians. We have experienced something distinctive in Lac-Mégantic and we would like the 1,200 cities in Canada that the railway runs through to benefit, to some extent, from this review. It is very important to analyze the facts that occurred during the tragedy.

As for the Université de Sherbrooke, we want to create a research chair on governance and on the participatory and safety strategy. We will analyze the tragedy, namely, the management of the crisis, the post-crisis and rebuilding. We will analyze all the facts and will highlight the positive and negative sides of this tragedy. Then, we will be able to train municipal leaders, first responders, and government and environmental stakeholders and have good relationships. I think we will be able to train these people.

In June 2016, the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities recommended that Transport Canada work with the City of Lac-Mégantic to establish the Lac-Mégantic Canadian Centre for Training and Certification for first responders and teams of interest. We are still awaiting a response from Transport Canada about this.

One of the crucial points we want to raise is the training of first responders following a railway tragedy. In the eastern U.S. there is no teaching institution dedicated to rail safety training. The only institution that provides this type of training is the Justice Institute of British Columbia —JIBC— in Vancouver. There is absolutely nothing provided in the east and, in Canada, no program is offered in French. We hope to create an institution like this in Lac-Mégantic, which will be bilingual — French and English — to serve Eastern Canada.

Plans are under way to set up two training sites in the downtown core to help to rebuild this part of the city that was destroyed as a result of the tragedy, with a classroom training site in downtown and another in the industrial park.

We also want to address training for the general public. We all know that we all have a role to play in the Canadian community, which is to work to foster a safety culture. We want to work with railway industries, first responders and the general public to train and educate the general public.

So that is what ICSIM is all about. You all have a copy of the brief we submitted. Our two main recommendations are, first, that Transport Canada standardize and make mandatory the training of conductors by accredited organizations and, second, that Transport Canada standardize and make mandatory specific railway risk training for first responders of railway crossed locations, which numbers 1,200 communities. It is an advantage for Canada to have this kind of training, and that is what we are requesting here this morning.

beaucoup de Canadiens. On a vécu quelque chose de particulier à Lac-Mégantic et l'on aimerait que les 1 200 villes qui sont traversées par le chemin de fer au Canada puissent tirer parti, en quelque sorte, de cet examen. Il est très important d'analyser les faits qui se sont produits lors de la tragédie.

En ce qui concerne l'Université de Sherbrooke, on cherche à bâtir une chaire de recherche sur la gouvernance et la stratégie participative et sécuritaire. On analysera la tragédie, à savoir la gestion de la crise, l'après-crise et la reconstruction. On analysera tous les faits et l'on fera ressortir les côtés positifs et négatifs de cette tragédie. Ensuite, on pourra former les dirigeants municipaux, les premiers répondants, les intervenants des gouvernements et de l'environnement et avoir de bonnes relations. Je crois qu'on sera en mesure de former ces gens.

En juin 2016, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a recommandé que Transports Canada collabore avec la Ville de Lac-Mégantic à l'établissement du Centre canadien de Lac-Mégantic pour la formation et la certification des premiers intervenants et équipes d'intérêt. Sur ce point, on attend toujours une réponse de Transports Canada.

Parmi les points cruciaux que nous voulons soulever, il y a la formation des premiers répondants à la suite d'une tragédie ferroviaire. Dans l'est de l'Amérique, aucun établissement d'enseignement n'est voué à la formation en matière de sécurité ferroviaire. Le seul établissement qui donne ce genre de formation est le Justice Institute of British Columbia (JIBC) à Vancouver. À l'est, on n'a absolument rien et au Canada, aucun programme n'est offert en français. On souhaite créer un établissement de ce type à Lac-Mégantic, qui sera bilingue, francophone et anglophone, pour desservir l'Est du Canada.

On envisage l'établissement de deux sites de formation au centre-ville pour participer à la reconstruction de cette partie de la ville détruite à la suite de cette tragédie, avec un site de formation théorique au centre-ville et un autre dans le parc industriel.

Nous voulons également aborder le volet de la formation du grand public. On sait qu'on a tous un rôle à jouer au sein de la communauté canadienne, soit travailler en faveur de la culture sécurité. Nous souhaitons collaborer avec les industries de chemin de fer, les premiers répondants et le grand public en vue de la formation et de l'éducation du grand public.

Voici en bref en quoi consiste l'ICSIM. Vous en avez tous en main une copie du mémoire qu'on a déposé. Voici nos deux principales recommandations : la première, que Transports Canada uniformise et rende obligatoire la formation des chefs de train par un organisme accrédité; et, la deuxième, que Transports Canada uniformise et rende obligatoire une formation spécifique liée aux risques ferroviaires à l'intention des premiers répondants de localités traversées par un chemin de fer, soit 1 200 localités.

C'est un avantage pour le Canada d'avoir ce genre de formation et c'est ce que l'on revendique, ici ce matin.

[*English*]

The Chair: Mr. Tougas, you said you were consulted or Transport Canada had talked to you when they were putting this bill together.

Of the things they missed, what would be the prime change or prime result you would like to see in the act?

Mr. Tougas: Let me start with the last one. What I would like to see is a system where every shipper who is captive or experiences some degree of captivity has access to a viable remedy.

There is some effort in the current bill to create the new LHI system to address a problem that was perceived in the act. There are some shippers for whom that will likely be of benefit.

There will be some other shippers excluded by it and actually made worse off as a result. That's not a reason to kill the LHI idea, but it is a reason to make it work more effectively.

However, for some shippers it will never be useful. For those, I would focus on the final offer arbitration mechanism currently in the act. That has been there since 1987. It has gone through a few amendments.

Transport Canada consulted me extensively on final offer arbitration: what I would do to make it work. It has fallen into some disuse. It is severely under attack and eroded, I would say. The simple answer to that problem is to allow a shipper, that cannot get a competitive option, that cannot compare its rates to others and that has no means of transporting its goods in any other way, access to the costing power of the agency to be able to get the cost for the shipment it is putting into dispute in the final offer arbitration process, to compare that against the rates that it proposes in a final offer arbitration, and to allow the arbitrator to compare it to the offer presented by a railway.

It used to be that railways would always consent to the shipper's desire to go to the agency and to have it cost the particular movement in dispute; but the railways have both figured out that all you have to do is never consent and that remedy is almost useless as a result.

It's a very simple amendment. I have it in my materials. It's two lines long. I have talked with Transport Canada about it. I am continuing to talk about it. It's a mechanism that would

[*Traduction*]

Le président : Monsieur Tougas, vous avez dit qu'on vous avait consulté ou que Transports Canada avait discuté avec vous pendant la préparation du projet de loi.

Concernant les éléments manquants, quelle est la principale modification qui devrait être apportée à la loi, selon vous? Ou bien quel devrait être le résultat?

M. Tougas : Permettez-moi de commencer par la dernière question. Je souhaiterais qu'on ait un système dans lequel chaque expéditeur qui est captif ou qui vit une forme de captivité a accès à des recours viables.

Dans le cadre du projet de loi actuel, on essaie de créer le nouveau système d'interconnexion de longue distance pour corriger ce qui est perçu comme un problème dans la loi. Ce serait probablement utile à certains expéditeurs.

Or, d'autres expéditeurs seront exclus et, en fait, leur situation sera encore pire. Ce n'est pas une raison pour laisser tomber l'idée de l'interconnexion de longue distance, mais c'est une raison de rendre son fonctionnement plus efficace.

Toutefois, pour certains expéditeurs, il ne sera jamais utile. Pour ceux-là, je me concentrerais sur le mécanisme d'arbitrage de l'offre finale. Il existe depuis 1987. Il a fait l'objet de quelques modifications.

Transports Canada m'a abondamment consulté au sujet de l'arbitrage de l'offre finale. On m'a demandé ce que je ferais pour que le processus fonctionne. Il est inutilisé en quelque sorte. Je dirais qu'il est durement affaibli. La solution simple à ce problème consiste à permettre à un expéditeur qui ne peut pas avoir une option concurrentielle, qui ne peut pas établir de comparaison entre ses coûts et d'autres et qui ne peut expédier ses marchandises par aucun autre moyen, d'accéder au pouvoir d'établissement des coûts de l'office pour pouvoir obtenir les coûts d'expédition qui font l'objet d'un différend dans le processus d'arbitrage de l'offre finale, de les comparer aux taux proposés dans le processus d'arbitrage de l'offre finale et de permettre à l'arbitre de les comparer à l'offre présentée par la compagnie de chemin de fer.

Auparavant, les compagnies de chemin de fer acceptaient toujours la demande de l'expéditeur qu'on s'adresse à l'office pour l'établissement des coûts; or, les deux compagnies de chemin de fer ont compris que tout ce qu'il suffisait de faire, c'était de ne jamais donner son consentement, ce qui fait que ce recours est presque inutile.

Il s'agit d'une modification très simple. Elle figure dans les documents que je vous ai fournis. Elle ne compte que trois lignes. J'en ai discuté avec Transports Canada. Je continue à en

address what many shippers in Canada experience, which is an inability to obtain a competitive alternative that is answered by a resolution they can address themselves.

They can put their rates to a final offer arbitration to be determined by an independent third party arbitrator, and that arbitrator would be able to compare the cost to the railway of transporting the shipper's goods to the rates being proposed by the shipper and by the carrier.

That's what's missing. It's a very simple fix. It used to be available. We have to get back to a place where that remedy works.

The Chair: The clerk tells me that should have been distributed to all the senators.

[*Translation*]

Senator Gagné: My first question is for Mr. Audet. I would like to thank you for your presentation and also the other witnesses for your excellent presentations.

Mr. Audet, you have identified the lack of employee training as a major element in several accidents that have occurred in recent years. You recommend that Transport Canada standardize and mandate the training of conductors by accredited organizations. Which organizations are accredited in Canada for providing conductor training, and what obligation do companies have currently for this training?

Mr. Audet: Railroad training is offered by the railways right now. CN and CP train their own staff, and no certification is available in Canada. The level of training at CN and CP is very high. In contrast, 50 local railway companies in Canada have no training, and their employees are trained by retired CP or CN employees. Since it is their own company offering the training, it leaves something to be desired. For example, at the time of the tragedy that took place in Lac-Mégantic, the people of MMA were neither trained nor accredited.

Senator Gagné: The Department of Transport says that random sampling of audio and video tapes can help companies identify ways to improve the training of their employees. Based on your comments and your brief that state that there is an uneven corporate culture, do you believe that more regular inspections by Transport Canada are a better solution?

Mr. Audet: Conducting regular inspections would be a step further, but we do not really believe in using videotapes. In Lac-Mégantic, for example, what would have been the outcome of using videotapes? That would not have prevented the tragedy.

parler. C'est un mécanisme qui réglerait le problème que vivent de nombreux expéditeurs au Canada, soit qu'ils sont incapables d'obtenir une solution de rechange concurrentielle avec un moyen qu'ils peuvent prendre eux-mêmes.

Ils peuvent soumettre leurs tarifs à l'arbitrage de l'offre finale. Il s'agirait d'un arbitre indépendant qui serait en mesure de comparer les coûts établis pour le transport ferroviaire des marchandises de l'expéditeur à ceux qui sont proposés par l'expéditeur et le transporteur.

Voilà ce qu'il manque. C'est une solution très simple. Cela existait auparavant. Nous devons revenir à une situation où ce recours fonctionne.

Le président : Le greffier me dit que cela aurait été fourni à tous les sénateurs.

[*Français*]

La sénatrice Gagné : Ma première question s'adresse à M. Audet. Merci de votre présentation et merci également aux autres témoins de vos excellentes présentations.

Monsieur Audet, vous avez identifié le manque de formation des employés comme étant un élément majeur dans le cadre de plusieurs accidents recensés au cours des dernières années. Vous recommandez que Transports Canada uniformise et rende obligatoire la formation des chefs de train par des organismes accrédités. Quels sont les organismes accrédités au Canada aux fins de la formation des chefs de train et quelle obligation les entreprises ont-elles en ce moment eu égard à cette formation?

M. Audet : La formation ferroviaire en ce moment est offerte par les compagnies de chemin de fer. Les compagnies CN et CP forment leur propre personnel, et aucune certification n'est disponible au Canada. Le niveau de formation chez CN et CP est très élevé. Par contre, 50 compagnies de chemin de fer locales au Canada ne disposent d'aucune formation et leurs employés sont formés par d'anciens employés à la retraite des compagnies CP ou CN. Comme c'est leur propre compagnie qui offre la formation, elle laisse à désirer. Par exemple, les gens de MMA, au moment de la tragédie qui a eu lieu à Lac-Mégantic, n'étaient ni formés ni accrédités.

La sénatrice Gagné : Le ministère des Transports indique que l'étude aléatoire des bandes audio et vidéo peut permettre aux entreprises d'identifier des pistes pour améliorer la formation de leurs employés. Selon vos commentaires et selon votre mémoire qui fait état d'une culture inégale au sein des entreprises, croyez-vous que des inspections plus régulières effectuées par Transports Canada soient une meilleure solution?

M. Audet : Effectuer des inspections régulières serait déjà un pas de plus, mais nous ne croyons pas tellement à l'utilisation des bandes vidéo. À Lac-Mégantic, par exemple, quel aurait été le résultat de l'utilisation de bandes vidéo? Cela n'aurait pas

Since these tapes are only viewed after the fact, it does not prevent or improve rail safety. This only serves to analyze what happened to make changes in the future.

In the United States, a new positive train control technology is available. It is certainly very expensive to implement this kind of management system, but with this technology, the United States is one step ahead of us. Despite all the technologies available on the market, we decided to use videotapes in Canada, and I think that decision puts us in the rear of the train, if I can put it that way.

[*English*]

Senator Bovey: I thank all of you for your presentations. I have one quick question for Mr. Audet, and then I would like to address a question to Mr. Tougas.

Do you feel your recommendations are important to add to the legislation, or are they regulatory?

[*Translation*]

Mr. Audet: I think they should be included in the act. We are recommending that the training be included because it is part of our vision. If it's a regulation, it should be something inclusive in that respect.

[*English*]

Senator Bovey: Thank you. Mr. Tougas. I am intrigued with your information that CN and CP provide far more costing data to shippers in the States than they do in Canada.

If that information can be given in the U.S., why not in Canada? Why the difference on either side of the border?

Mr. Tougas: We have two pretty different systems for resolving shipper/carrier disputes. It grows out of the regulatory structure that has happened. Confidentiality can't be a reason because they already do it in the States.

There has been a point about there being only two railways in Canada, so they would be able to see each other's information. That's not true either. That is a red herring. The costing information is only provided to the shipper and to the carrier by the agency. There is a confidentiality requirement in the final offer arbitration mechanism that compels the agency and arbitrator to keep that information confidential.

empêché la tragédie. Comme ces bandes ne sont visionnées qu'après le fait, cela n'empêche pas et n'améliore pas la sécurité au niveau du transport ferroviaire. Cela ne sert qu'à analyser ce qui s'est passé pour apporter des modifications dans le futur.

Aux États-Unis, une nouvelle technologie de commande intégrale des trains est disponible. Il est certes très coûteux d'implanter ce genre de système de gestion, mais avec cette technologie, les États-Unis ont un pas d'avance sur nous. Malgré toutes les technologies disponibles sur le marché, nous avons tout de même décidé d'utiliser les bandes vidéo au Canada et je crois que cette décision nous place à l'arrière du train, si je peux m'exprimer ainsi.

[*Traduction*]

La sénatrice Bovey : Je vous remercie tous de vos exposés. J'ai une brève question à poser à M. Audet, et j'en aurai une pour M. Tougas par la suite.

Croyez-vous qu'il est important d'inclure vos recommandations dans la loi, ou sont-elles d'ordre réglementaire?

[*Français*]

M. Audet : Selon moi, elles devraient être incluses dans la loi. Nous recommandons que les formations soient incluses, car cela fait partie de notre vision. S'il s'agit d'une réglementation, il faudrait quelque chose d'inclusif à cet égard.

[*Traduction*]

La sénatrice Bovey : Merci. Monsieur Tougas, je suis intriguée par ce que vous avez dit, soit que le CN et le CP fournissent beaucoup plus de données sur l'établissement des coûts aux expéditeurs des États-Unis qu'à ceux du Canada.

Si ces renseignements peuvent être fournis aux États-Unis, pourquoi ne le sont-elles pas au Canada? Qu'est-ce qui explique cette différence entre les deux côtés de la frontière?

M. Tougas : Les deux pays ont des systèmes de règlement des différends entre les expéditeurs et les transporteurs très différents. Cela découle de la structure réglementaire. Il ne peut pas s'agir d'une question de confidentialité, car ils fournissent déjà les données aux États-Unis.

On a dit que puisqu'il n'y a que deux compagnies de chemin de fer au Canada, chacune pourrait voir l'information de l'autre. Ce n'est pas vrai non plus. C'est un faux-fuyant. L'information sur l'établissement des coûts n'est fournie à l'expéditeur et au transporteur que par l'office. Dans le mécanisme d'arbitrage de l'offre finale, il y a des exigences de confidentialité qui oblige l'office et l'arbitre à garder l'information confidentielle.

I know of no case where that information has been revealed publicly, so I don't think that's a reason. Whatever the reason is that we've kept it out, what has actually happened is that there has been a change. Final offer arbitration came into effect in 1987. It really wasn't used in a significant way until after the 1996 amendments. Even then, we're talking about two per year. This is not some gigantic thing.

Je ne connais aucun exemple où cette information a été divulguée publiquement, et c'est pourquoi je ne crois pas que ce soit une raison. Peu importe la raison, ce qui est arrivé, en fait, c'est qu'il y a eu un changement. Le processus d'arbitrage de l'offre finale est entré en vigueur en 1987. On n'y a vraiment pas eu beaucoup recours avant que les modifications de 1996 aient été apportées. Même à ce moment-là, nous parlons d'environ deux par année. Ce n'est pas gigantesque.

There is a band of shippers that have access to no other remedy whatsoever and it has been eroded during my time in practice, which really starts in 1996.

Il y a un groupe d'expéditeurs qui n'ont aucun autre recours et il a été affaibli durant ma pratique, cela a vraiment commencé en 1996.

That remedy has been eroded largely because the railways refuse to consent to go to the agency for a costing of their shipments in dispute. All that needs to happen is for the agency to be required to provide that costing and for the arbitrator to determine what to do with it. The act doesn't tell you. Not even my amendments propose to tell the arbitrator what to do with that information. It's just one method of comparison.

Ce recours a été affaibli en grande partie parce que les compagnies de chemin de fer refusent de consentir à aller à l'office pour l'établissement des coûts de leurs expéditions qui font l'objet d'un différend. Il suffit que l'office soit obligé de fournir cette information sur les coûts et que l'arbitre détermine quoi en faire. La loi ne le prescrit pas. Même mes modifications ne proposent pas qu'on dise à l'arbitre quoi faire avec cette information. C'est seulement une méthode de comparaison.

Senator Bovey: But that information is already being given when requested south of the border.

La sénatrice Bovey : Or, cette information est déjà fournie à ceux qui la demandent chez nos voisins du Sud.

Mr. Tougas: Yes, in four different ways. That is right, yes.

M. Tougas : Oui, de quatre façons différentes. C'est exact.

Senator Mitchell: Mr. Tougas, I am interested in the point you make. Certainly, you are strong about confidentiality being a red herring. There are those who would argue that releasing too much information is a competitive disadvantage. Not to be provocative, but probably some of your shippers wouldn't want to release all that much.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Tougas, le point que vous soulevez m'intéresse. Vous croyez certes fortement que la raison donnée, soit la question de la confidentialité, n'est qu'un faux-fuyant. D'autres personnes diraient que divulguer trop de renseignements n'est pas avantageux du point de vue concurrentiel. Je ne veux pas vous chercher querelle, mais il est probable que certains de vos expéditeurs ne voudraient pas divulguer autant de renseignements.

Could we find a compromise to the extent that railroads wouldn't be able to just say no, that it would be up to the arbitrators to specify whether or not they wanted to make that decision, and that the costing information required of the train companies would just go to the arbitrator?

Pourrions-nous trouver un compromis dans la mesure où les compagnies de chemin de fer ne pourraient pas simplement refuser, où il appartiendrait aux arbitres de dire si oui ou non ils veulent prendre cette décision et où l'information relative aux coûts qu'on demande aux compagnies de chemin de fer ne serait fournie qu'à l'arbitre?

I know you say there has never been a release, but if you are president of CN or CP anything is possible. You might be concerned about that. Could you not solve the problem by taking away the veto, as it were, and by adding in the restriction that the information would just go to the arbitrator and the arbitrator could be trusted to make the decision?

Je sais que vous avez dit qu'il n'y a jamais eu de divulgation, mais pour le président du CN ou du CP, tout est possible. Cela peut le préoccuper. Ne pourrait-on pas régler le problème en retirant le veto, en quelque sorte, et en ajoutant la restriction selon laquelle l'information est fournie à l'arbitre, en qui on aurait confiance pour la prise de décisions?

Mr. Tougas: I've heard both of those. Let me just deal with the first one. What actually happens inside an arbitration processes is not unique to final offer arbitration. It happens in arbitration of all kinds.

M. Tougas : J'ai entendu les deux questions. Permettez-moi de parler de la première. En fait, ce qui se passe dans un processus de l'arbitrage de l'offre finale se passe aussi dans tout type de processus d'arbitrage.

Arbitrators are trained not to go against the objection of another. They want to have consent by all the parties to a particular mode of operation within the arbitration process. That's why I am saying you have to give a right to the shipper to be able to get it.

The shippers might not exercise it, but they are the ones at disadvantage in this process. They're the ones that are having a rate imposed on them.

No choice whatsoever. Ship at this rate or don't ship. These are not real options. To resolve the problem you are talking about, you really have to make it obligatory that the arbitrator would go to the agency to get it or that the shipper has a right to go to the agency to get that costing information.

To be very clear, though, I would not advocate a system that tells the arbitrator what to do with that information. I would just leave that silent. Let the parties argue about its relevance.

I have heard both railways talk about the relevance of that number. You can imagine what they say, and you can imagine what a shipper would say about the relevance of that number. That's just advocacy. We can leave that to the parties to determine.

On the second point about only leaving it to the arbitrator to look at the information, here is the difficulty. How does an arbitrator know what to do? Most of them are lawyers who are arbitrators. They're refugees from math. They don't know what to do with that information. The parties need to be able to tell them. What are you to do? Will you give them a calculus model to help them figure out what to do with the information?

It is a red herring to talk about a breach of confidentiality. It just can't happen. It is a statutorily confidential process. It is not even just by agreement. It is statutorily confidential and actionable. There have been no actions taken. If there were a problem here, we would have seen action, because I can tell you the railways will contest every motion possible in a final offer arbitration.

I know they are sitting behind me there. They know what I am talking about. They've done it. They watch me. I watch them. It's a beautiful relationship.

Senator Mitchell: I am interested, Professor Rodrigue, in your point about the evolution of digital information, the block chain and the possibility of it having comprehensive information about costing and variables that relate to the rail industry and the shipping of goods.

Les arbitres sont formés de sorte qu'ils ne vont pas à l'encontre de l'opposition d'un autre. Ils veulent le consentement de toutes les parties à l'égard d'un mode de fonctionnement particulier dans le processus d'arbitrage. Voilà pourquoi je dis qu'il faut donner à l'expéditeur un droit pour pouvoir l'obtenir.

Les expéditeurs pourraient ne pas l'exercer, mais ce sont eux qui sont désavantagés dans ce processus. Ce sont eux qui se voient imposer un coût.

Ils n'ont absolument aucun choix. Soit ils paient ce prix, soit l'expédition ne se fait pas. Il n'y a pas d'options. Pour qu'on arrive à résoudre le problème dont vous parlez, il faut qu'on rende obligatoire que l'arbitre obtienne l'information de l'office ou qu'on donne le droit à l'expéditeur d'obtenir l'information sur l'établissement des coûts.

Pour que les choses soient bien claires, je ne préconiserais toutefois pas un système qui dicte à l'arbitre quoi faire avec ces renseignements. Je ne préciserais rien à ce sujet. Laissons les parties déterminer entre elles si cela est pertinent ou non.

J'ai entendu les deux sociétés ferroviaires débattre de cette pertinence. Vous pouvez vous imaginer les arguments qu'elles avancent, tout comme vous avez une bonne idée de ce qu'un expéditeur en dirait. Chacun défend simplement son point de vue. Nous pouvons laisser les parties en décider.

Quant à votre seconde suggestion qui verrait l'arbitre être le seul à obtenir l'information, il y a un hic. Comment un arbitre peut-il savoir quoi faire en pareil cas? La plupart des arbitres sont des avocats de formation. Ils ont toujours fui les mathématiques. Ils ne savent pas quoi faire de ces données. Il faut que les parties en cause puissent les guider. Que pensez-vous faire? Allez-vous leur fournir un modèle de calcul différentiel pour les aider à savoir quoi faire de ces données?

On lance les gens sur une fausse piste en parlant d'une atteinte à la confidentialité. C'est tout simplement impossible. Il ne s'agit pas d'une simple entente; le processus est confidentiel en vertu de la loi. Des poursuites peuvent être intentées en cas de manquement. Il n'y en a pas eu jusqu'à maintenant. S'il y avait eu un problème, je peux vous assurer que des mesures auraient été prises, car les sociétés ferroviaires n'hésitent pas à loger toutes les contestations possibles dans un processus d'arbitrage des propositions finales.

Je sais que leurs représentants sont, juste derrière moi. Ils savent très bien de quoi je parle. Ils l'ont déjà fait. Ils me surveillent et je les surveille. C'est une merveilleuse relation.

Le sénateur Mitchell : Monsieur Rodrigue, j'aimerais revenir à vos commentaires concernant l'évolution des données numériques, les chaînes de blocs et la possibilité de pouvoir compter sur des renseignements détaillés au sujet des coûts et des différentes variables importantes pour l'industrie ferroviaire et le transport de marchandises.

Who would implement that system? Would that be government or would that be railroads? Who would get that information depending on the answer to the first question?

Mr. Rodrigue: Right now it is just starting. There are a few projects. At this point the maritime shipping lines are starting these because they have problems with bills of lading. You need something like 200 pieces of information to import a container from one country to the other along the chain. It's coming from the maritime shipping lines.

There is a big push as this opens up the transparency of the process. Maybe other carriers will start to implement it as some type of competitive edge. I suspect, eventually, it might permeate to the railway industry. When this happens, it changes the rules of competition a bit.

I am not too sure regulation is necessary if the system will be a bit more open because of this type of technology. Again, you point out a very valid issue. Who takes control of this could have an influence on it, but at this point it will be the major shipping lines and carriers.

A lot of it, right now, is hype. Because it's technology, it's on top of unrealistic expectations at this point. When all this clears up, we will find out. My suspicion is that it could be, I would say, significant in its impact in terms of the rules of competition as people would like to trace the supply chain or to verify if the product is certified in an environmental fashion. Again, it will lead to interesting results.

The Chair: Are they using block chain technology? Is that what they are using.

Mr. Rodrigue: They're starting to implement this under specific lines. They are experimenting with it. They want to see what will happen.

The Chair: So, no one controls that technology.

Mr. Rodrigue: At this point, not necessarily.

The Chair: That's a good thing, right?

Mr. Rodrigue: That's the purpose of it. You actually open it in some ways. Again, you have to have some access. That's the beauty of it.

Qui serait chargé de mettre en œuvre un tel système? Est-ce que ce serait le gouvernement ou les sociétés ferroviaires? Et, selon la réponse à la question précédente, qui devrait obtenir les données nécessaires?

M. Rodrigue : On en est encore aux premiers balbutiements. Il y a quelques projets en cours. Les compagnies de transport maritime ont parti le bal, étant donné les problèmes qu'elles éprouvent avec les connaissements. Pour importer un conteneur, il faut quelque chose comme 200 éléments d'information. L'initiative vient donc des compagnies de transport maritime.

Il y a de fortes pressions en ce sens du fait que le processus deviendrait ainsi plus transparent. Il est possible que d'autres transporteurs commencent à mettre en œuvre un système semblable pour s'assurer en quelque sorte un avantage concurrentiel. Je m'attends à ce que l'industrie ferroviaire en fasse autant un jour ou l'autre. Les règles de concurrence ne seront alors plus tout à fait les mêmes.

Je ne suis pas certain qu'une réglementation soit nécessaire si ce genre de technologie en vient à créer un système un peu plus ouvert. La question que vous posez est tout à fait pertinente. Quiconque sera chargé de la mise en œuvre d'un tel système pourra influer sur son évolution, mais il semble bien, pour l'instant que ce seront les grandes sociétés de transport.

Au moment où on se parle, il y a encore une grande confusion qui règne. Comme il est question de technologie, les attentes irréalistes ne manquent pas. Nous saurons mieux à quoi nous en tenir une fois toute cette confusion dissipée. Je prévois des impacts considérables pour ce qui est des règles de concurrence, car les gens voudront remonter la chaîne d'approvisionnement, par exemple, pour vérifier si le produit a été certifié du point de vue environnemental. Encore là, les résultats pourraient être intéressants.

Le président : Est-ce qu'ils se servent de la technologie des chaînes de blocs?

M. Rodrigue : Ils commencent à mettre en œuvre cette technologie dans des secteurs bien précis. On en est au stade de l'expérimentation. On veut voir quelles seront les répercussions.

Le président : Cette technologie ne relève donc du contrôle de personne.

M. Rodrigue : Pas nécessairement pour l'instant.

Le président : Ce qui est une bonne chose, n'est-ce pas?

M. Rodrigue : C'est le but recherché. Cela permet d'ouvrir l'accès aux données à certains égards, ce qui est une excellente chose en soi.

It cannot be compromised. It does not belong to anybody. You have to find what are the rules. That will be a lot of hassle for a lawyer's friend there. That's where it's heading because consumers will demand maybe some regulation.

How can you certify the carbon footprint of that good? Here is the block chain of it, and you know exactly what happened.

Senator Plett: I have one quick question for Mr. Audet and then two brief ones for Mr. Tougas.

Mr. Audet, you said a video recording has no preventive effect. Yet, at the same time, you said that if we'd had them at Lac-Mégantic we would have seen what went wrong. We wouldn't have prevented the accident, but we would have seen what went wrong.

Does it not have an effect on preventing an accident in the future if we know what went wrong in the last one?

[*Translation*]

Mr. Audet: Of course, we are able to prevent an accident in this way, I agree with you. However, we will not avoid the accident as such. We can analyze the accident and what happened for the future. In the United States, positive train control, or PTC, is a different technology. There, it is possible to anticipate an accident, mechanical breakage and all kinds of things that can happen when a train is moving. It is then possible to avoid an accident. With the recorder, accidents can't be prevented, and the accident as such can't be avoided.

[*English*]

Senator Plett: Predicting future accidents is pretty important, in my opinion.

Mr. Tougas, you have said quite clearly that Transport Canada consulted with you and asked you for written submissions. You testified at the House of Commons, and yet it appears that nobody listened.

I want to ask two questions, so I'll ask them right away. Why did nobody listen to you? Who is worse off with long-haul interswitching?

I have a real concern about Western Canadian grain farmers. Are they worse off or better off with long-haul interswitching?

On ne peut pas porter atteinte à l'intégrité des données. Elles n'appartiennent à personne. Il faudra toutefois établir les règles à suivre, ce qui ne manquera pas de donner bien des maux de tête à nos amis avocats. C'est incontournable, car les consommateurs exigeront sans doute une certaine forme de réglementation.

Comment pouvez-vous certifier l'empreinte carbone de ce bien? Vous n'avez qu'à consulter la chaîne de blocs correspondante et vous saurez exactement de quoi il en retourne.

Le sénateur Plett : J'ai une question rapide pour M. Audet, puis deux brèves questions pour M. Tougas.

Monsieur Audet, vous avez affirmé que l'enregistrement vidéo n'a pas d'effet préventif. Vous avez toutefois aussi indiqué que si nous avions disposé d'un tel enregistrement à Lac-Mégantic, nous aurions pu savoir pourquoi les choses ont mal tourné. Nous n'aurions pas pu empêcher cette tragédie-là, mais nous saurions à quoi nous en tenir quant aux erreurs commises.

Ne serions-nous pas mieux en mesure de prévenir d'éventuels accidents, si nous pouvions savoir ainsi ce qui a causé le plus récent?

[*Français*]

M. Audet : Bien sûr, nous sommes en mesure de prévenir un accident de cette façon, je suis d'accord avec vous. Toutefois, on n'évitera pas l'accident comme tel. On pourra analyser l'accident et ce qui s'est passé pour l'avenir. Aux États-Unis, le système Positive Train Control (PTC) est une technologie différente. Là, on peut anticiper un accident, des bris mécaniques et toutes sortes de choses qui peuvent se produire lorsqu'un train est en mouvement. Il est alors possible d'éviter un accident. Avec l'enregistreur, on ne peut prévenir les accidents et l'on ne peut éviter l'accident en tant que tel.

[*Traduction*]

Le sénateur Plett : À mon avis, il est plutôt important d'être capable de prévoir les accidents qui risquent de se produire.

Monsieur Tougas, vous nous avez indiqué très clairement que Transports Canada vous avait consulté et vous avait demandé de soumettre des mémoires. Vous avez aussi témoigné devant le comité de la Chambre des communes. Il semblerait toutefois que personne ne vous ait prêté une oreille attentive.

J'ai deux questions à vous poser. Pourquoi personne ne vous a écouté? Qui est le plus défavorisé par le système d'interconnexion de longue distance?

Je m'inquiète beaucoup du sort des producteurs céréaliers de l'Ouest canadien. Sont-ils pénalisés par le système d'interconnexion de longue distance?

Mr. Tougas: Let me deal with the second one first. Largely what is happening with LHI is that it is meant to replace, the loss of the zone 5 interswitching rate for the ag industry.

It was also largely connected to the former competitive line rate mechanism that had fallen into disuse largely because, as was found by the National Transportation Act Review Commission in 1992, the railways had refused to participate in it.

When you look at the LHI remedy, which is advocated by the ag industry, some people, many of whom are my clients, will really want to have this remedy because of the loss of the zone 5 interswitching and because of the perceived need to fix the CLR remedy. I think that group will find out, through use, just how useful it is.

I wouldn't want to disparage the idea of the LHI remedy because it could be useful to some people. We will see. Groups are left out because of the exclusion zones in the corridors and the many hurdles of being able to use that remedy.

I was not a big fan of the old zone 5 interswitching mechanism because it had a market distorting effect to it. Some shippers had access but those beyond 160 kilometres had no access. By its nature it discriminated between shippers. I sm afraid that is what is happening with the LHI. I sm convinced that is the case, by the way. However, that is not a reason to say you shouldn't help those that you can. I am saying that every shipper in need of a remedy should have a viable remedy.

Why didn't they listen to me? That's what my wife says. I don't know. They consulted me at length. It was three sessions over 13 hours that I spent with them and numerous written submissions. They learned what I know. That's it. They made their own judgments about it. I think they are wrong about many of the judgments they made. That wouldn't be the first time, by the way. It happens; these things are all compromises.

There is a distinct need for every shipper to have a viable remedy. The opportunity in this bill is to try to do that. Every last round of amendments has failed to deal with those problems as they are arising. This is a slow process. You guys are in it. You know. It's slow to use legislation to correct real-time problems in the industry. This is a chance to get it done, and I am saying get it done.

M. Tougas : Permettez-moi de répondre d'abord à votre seconde question. Les gens de l'industrie agricole s'interrogent surtout dans un contexte où ces services visent à combler la perte des tarifs d'interconnexion de la zone 5.

Le changement était en grande partie attribuable au fait que les sociétés ferroviaires ont refusé de se prévaloir de l'ancien mécanisme du prix de ligne concurrentiel, comme l'a révélé le rapport de la Commission d'examen de la Loi sur les transports nationaux en 1992.

Le recours qu'offre l'interconnexion de longue distance est préconisé par l'industrie agricole, et plus particulièrement par certains, dont bon nombre de mes clients qui souhaitent vraiment en bénéficier parce qu'ils ont perdu les tarifs d'interconnexion de la zone 5 et qu'ils estiment nécessaire de pallier la défaillance du recours offert par le prix de ligne concurrentiel. Je crois que ces gens-là pourront déterminer au fil des ans dans quelle mesure ce recours leur est vraiment utile.

Je ne voudrais pas dénigrer l'idée de l'interconnexion de longue distance, car elle pourrait être bénéfique pour certains. Nous verrons bien. Il y a des groupes qui sont laissés-pour-compte en raison des zones d'exclusion dans les corridors de transport et des nombreux obstacles à surmonter pour pouvoir profiter de ce recours.

Je n'aimais pas beaucoup l'ancien mécanisme d'interconnexion de la zone 5 parce qu'il créait une distorsion sur le marché. Certains expéditeurs en bénéficiaient, mais ce n'était pas le cas de ceux se situant en dehors de la limite des 160 kilomètres. Il s'agissait donc d'une mesure essentiellement discriminatoire. J'ai bien peur que l'on ait un peu la même situation avec l'interconnexion de longue distance. J'en suis persuadé, en fait. Ce n'est toutefois pas une raison suffisante pour nous empêcher de donner un coup de main à ceux que l'on peut aider. À mes yeux, tous les expéditeurs qui ont besoin d'un recours semblable devraient avoir accès à une solution valable.

Pourquoi ne m'ont-ils pas écouté? Je croirais entendre mon épouse. Je ne sais pas vraiment. J'ai été amplement consulté. J'ai passé plus de 13 heures avec eux dans le cadre de trois séances différentes, et j'ai soumis de nombreux mémoires. Je leur ai transmis tout ce que je savais. Ils en ont tiré leurs propres conclusions. Je pense qu'ils ont fait fausse route dans bien des cas, ce qui est loin d'être une première. Ce sont des choses qui arrivent; c'est toujours le résultat de compromis.

Il ne fait aucun doute que chaque expéditeur doit avoir accès à un recours valable. Ce projet de loi nous offre l'occasion de nous en assurer. On n'a pas profité des dernières séries de modifications à la loi pour régler ces problèmes au fur et à mesure. C'est un long processus. Je ne vous apprends rien. La voie législative est un peu lente lorsqu'il s'agit de régler des problèmes qui affectent l'industrie en temps réel. Nous avons ici la chance de faire le nécessaire, et je pense que nous devrions en tirer parti.

Senator Mercer: I have one question for Mr. Tougas. You talked about giving things to the agency to review. One of the things we haven't talked about is the ability of the agency to meet those demands.

If we were to send all the data to the agency, do they currently have the budget and the personnel to do the job?

Mr. Tougas: Yes, we do. They already do it. They do the costing exercise already for the interswitching remedy in the act. They must get the information from the railways. They do get the information from the railways. They then turn it into variable cost determinations. They calculate cost of equity.

They are very capable. This agency is an expert body. Just like the Surface Transportation Board in the United States, they can do the same job. We are talking about whether or not a shipper gets a right to access that information to use it in a final offer arbitration to compare its final offer against those costs.

There is nothing else to compare it against because the shipper does not have access to other shippers' rates. It can't compare itself. It cannot say if I trucked when I can't truck I can't use some other mechanism. There is no other railway. We are talking about a captive circumstance here.

The agency has it. They can do it. They have done it. Over time the railways have determined to stop consenting to letting the arbitrator go to the agency to get that information.

Senator Mercer: That's one agency, and we have talked about the Transportation Safety Board. There have been discussions around this table about sending all the data collected from the video recorders in the engine area to the Transportation Safety Board of Canada.

Is the Transportation Safety Board equipped with the budget and the personnel to be able to monitor that information and to be able to provide the necessary feedback to the railways to correct any problems that might arise?

Mr. Tougas: The next time an agency of government says they have enough money and enough people will be the first time.

Senator Mercer: I appreciate that. That's why I am asking you. I know what the answer is when I ask them but I am asking you.

Mr. Tougas: I think the agency has the expertise. There is no question about that. I think there has been erosion at the agency in terms of budget and resources.

Le sénateur Mercer : J'ai une question pour M. Tougas. Vous avez parlé de confier l'examen de ces données à l'office. Nous n'avons toutefois pas cherché à savoir si l'office disposait des capacités nécessaires pour répondre à la demande.

Est-ce que l'office dispose actuellement du budget et du personnel requis pour effectuer le travail si toutes ces données lui sont transmises?

M. Tougas : Oui, certainement. L'office le fait déjà. Il s'occupe de l'établissement des coûts pour le recours d'interconnexion prévu dans la loi. On obtient comme il se doit les renseignements nécessaires auprès des sociétés ferroviaires. On les utilise pour l'application de la méthode des coûts variables. On calcule aussi le coût des capitaux.

L'office est un centre d'expertise pouvant compter sur des gens très compétents. Il peut s'acquitter de sa tâche tout aussi bien que le Surface Transportation Board, son équivalent américain. Il s'agit de savoir si un expéditeur peut avoir accès à ces données pour établir des comparaisons entre ces coûts et ceux figurant dans sa proposition finale soumise à l'arbitrage.

Il n'est pas possible d'établir cette comparaison par ailleurs, car l'expéditeur n'a pas accès aux tarifs des autres transporteurs. Il lui est impossible de se comparer. Il ne peut pas se demander ce qui serait arrivé s'il avait choisi le camionnage. Lorsque le camion n'est pas une option, différents autres mécanismes deviennent inaccessibles. Il n'y pas d'autres voies ferrées. L'expéditeur est en quelque sorte captif.

L'office a ce qu'il faut pour s'en charger. Il l'a déjà fait par le passé. Avec le temps, les sociétés ferroviaires en sont venues à déterminer qu'elles ne devaient plus consentir à ce que l'arbitre puisse s'adresser à l'office pour obtenir ces données.

Le sénateur Mercer : Il n'y pas seulement l'office, mais aussi le Bureau de la sécurité des transports. Il a été question dans nos discussions d'envoyer à ce bureau tous les enregistrements vidéo captés dans les locomotives.

Est-ce que le Bureau de la sécurité des transports dispose du budget et du personnel nécessaires pour s'occuper de ces enregistrements de manière à pouvoir mettre les sociétés ferroviaires au fait des problèmes qu'elles devraient corriger?

M. Tougas : La prochaine fois qu'une agence gouvernementale vous dira qu'elle a suffisamment d'argent et d'employés, ce sera une première.

Le sénateur Mercer : Je sais très bien ce qu'ils me répondraient si je leur posais la question. C'est pourquoi c'est à vous que je l'adresse.

M. Tougas : Je pense que le bureau possède l'expertise nécessaire. Cela ne fait aucun doute. Il faut toutefois noter qu'il a perdu une partie de ses budgets et de ses ressources.

We can always say there are cheaper, faster ways to get things done more efficiently. I am not in the best position to assess that, but I sense that it is hard for the Canadian Transportation Agency, and maybe the Transportation Safety Board, to get their various jobs done.

Let's face it. The agency has a task with the airlines. They have the coasting trade and certain railways functions. These are big jobs for an agency, but on the costing side they have a costing department.

Do I wish it was that much stronger? Sure, I do, but I have no reason to believe they can't get that job done. They have done it. They continue to do it and they should continue to do it.

[*Translation*]

Senator Boisvenu: Welcome, gentlemen. Mr. Audet, your testimony particularly touches me. I am from Sherbrooke, and I am quite familiar with the Mégantic region. I know how much this tragedy affected the entire population, not only of Mégantic, but also of the Eastern Townships.

When you appeared before the House of Commons, you said that Bill C-49 proposed very few measures to prevent tragedies like the one that happened in Lac-Mégantic. The only proposed change to the bill is the addition of cameras, which would be more of a responsive than a preventive tool, much like cameras in businesses. Often, they will be consulted when a crime is committed. These cameras are very rarely used for prevention.

Are you proposing more preventive rather than reactive measures in Bill C-49?

Mr. Audet: Certainly we would have thought that the Canadian government would be moving toward technology like the PTC. We know that the PTC is now in use in the United States. We know that 60 per cent of CN and CP locomotives and equipment already have this system on their equipment. So, we believe that implementing such a system in Canada would have been a great step towards a higher level of security. That was not Transport Canada's position. They went to the video recorder, as you stated so well earlier. It is a reaction to tragedy, not prevention. While a tool like the one in the United States is prevention. That's what we thought Transport Canada would choose.

On peut toujours affirmer qu'il existe des moyens moins coûteux et plus rapides de faire les choses plus efficacement. Je ne suis pas vraiment bien placé pour en juger, mais j'ai l'impression qu'il n'est pas facile pour l'Office des transports du Canada de s'acquitter de ses différents mandats, que ce soit ou non par l'entremise du Bureau de la sécurité des transports.

Soyons réalistes. L'office est responsable des compagnies aériennes. Il s'occupe aussi du cabotage et de certaines fonctions ferroviaires. Ce sont de lourdes responsabilités pour l'office, mais il peut compter sur un service pour l'établissement des coûts.

Est-ce que je voudrais que l'office dispose de moyens encore plus importants? Certainement, mais je n'ai aucune raison de croire qu'il n'est pas en mesure d'accomplir le travail. Il l'a déjà fait. Il continue de le faire et devrait pouvoir poursuivre dans la même veine.

[*Français*]

Le sénateur Boisvenu : Je vous souhaite la bienvenue, messieurs. Monsieur Audet, votre témoignage me touche particulièrement. Je suis originaire de Sherbrooke et je connais très bien la région de Mégantic. Je sais à quel point cette tragédie a touché toute la population, pas seulement celle de Mégantic, mais celle de l'Estrie également.

Lors de votre comparution à la Chambre des communes, vous avez dit que le projet de loi C-49 proposait très peu de mesures pour prévenir des tragédies comme celle survenue à Lac-Mégantic. La seule modification proposée au projet de loi est l'ajout de caméras, ce qui serait un outil plus réactif que préventif, un peu comme les caméras dans le commerce. Souvent, elles seront consultées lorsque le crime aura été commis. Ces caméras servent très peu souvent à faire de la prévention.

Proposiez-vous des mesures plus préventives que réactives dans le projet de loi C-49?

M. Audet : Il est certain que nous aurions pensé que le gouvernement canadien irait vers une technologie comme le PTC. Nous savons que le PTC est en action présentement aux États-Unis. Nous savons que 60 p. 100 des locomotives et des équipements du CN et du CP ont déjà ce système sur leur équipement. Donc, nous croyons que l'implantation d'un système du genre au Canada aurait été une belle lancée vers un niveau de sécurité plus élevé. Cela n'a pas été la position de Transports Canada. Ils sont allés vers l'enregistreur vidéo, comme vous le disiez très bien plus tôt. Il s'agit d'une réaction à la tragédie et non pas de la prévention. Tandis qu'un outil comme celui des États-Unis, c'est de la prévention. C'est ce vers quoi nous croyions que Transports Canada allait choisir.

Senator Boisvenu: I was surprised to see that we were going to adopt the United Nations standards of 2013 when the United Nations has changed its standards twice since then, especially for hazardous materials.

Have you not been surprised that this bill is not up to date with safety standards?

Mr. Audet: Yes, certainly. We had noticed this too. Like many measures following the Lac-Mégantic tragedy, which the Transportation Safety Board of Canada had focused on and which were not respected in this bill.

Senator Boisvenu: Mr. Tougas and Mr. Rodrigue, in your opinion — and I will try not to harsh — is this bill not a missed opportunity? Are we missing an opportunity to modernize railway regulations? Should this bill not have a future perspective on modernizing the regulations rather than plugging the holes we've seen in recent years?

Mr. Tougas: Probably. But I am hesitating, because I am legal counsel for the railway that bought the Mégantic route, and I have no instructions. I would like to recuse myself from the question, if possible. We have the opportunity to modernize the act. Why not take the time to do so, and do so correctly?

Mr. Rodrigue: From what I saw, the act mostly plays catch-up. I was surprised to see "empty containers." When I looked at the United States, I told myself that we are catching up. As an academic and a researcher, I cannot research railway transportation, because I have practically no data.

With marine transportation, I'm working on something else. I see the problem indirectly. It is frustrating, because it weakens research that can sometimes produce interesting ideas.

Every time I speak with stakeholders in railway transportation, I get no data on intermodal terminals in Canada. I am told that these are confidential commercial data. So I move on to something else.

Senator Boisvenu: This means that, if another tragedy were to occur a few years from now, we would find ourselves in the same committee asking what could we do better?

Mr. Rodrigue: Perhaps. Let us look at the bigger picture though. Some tragedies happen because the transportation was done wrongly, and because of a lack of other options.

Le sénateur Boisvenu : J'ai été surpris de constater que nous allions adopter les normes des Nations Unies de 2013 alors que les Nations Unies ont modifié leurs normes à deux reprises depuis, surtout pour les matières dangereuses.

N'avez-vous pas été surpris que ce projet de loi ne soit pas à jour par rapport aux normes de sécurité?

M. Audet : Oui, c'est clair. Nous avions remarqué ce point également. Comme beaucoup de mesures, à la suite de la tragédie de Lac-Mégantic, que le Bureau de la sécurité des transports du Canada avait mises en avant-plan et qui n'ont pas été respectées dans ce projet de loi.

Le sénateur Boisvenu : Messieurs Tougas et Rodrigue, selon vous — et je vais essayer de ne pas être sévère — ce projet de loi n'est-il pas une occasion ratée? Ne manque-t-on pas une occasion de moderniser la réglementation des chemins de fer? Ce projet de loi n'aurait-il pas dû avoir une perspective d'avenir en ce qui a trait à la modernisation de la réglementation plutôt que de boucher les trous qu'on a observés au cours des dernières années?

M. Tougas : Probablement. Mais j'hésite, parce que je suis conseiller juridique pour le chemin de fer qui a acheté la route à Mégantic et je n'ai pas d'instruction. J'aimerais me retirer de la question si je le peux. Nous avons l'occasion de moderniser la loi. Pourquoi ne pas prendre le temps de le faire et de le faire correctement?

M. Rodrigue : Ce que j'ai vu dans la loi, c'est surtout du rattrapage. J'ai été surpris de voir « conteneur vide ». Quand je me suis référé aux États-Unis, je me suis dit que c'était du rattrapage. À titre d'académique et de chercheur, je ne peux pas faire de recherche dans le transport ferroviaire parce que je n'ai pratiquement pas de données en général.

Dans le transport maritime, je travaille sur autre chose. J'envisage le problème indirectement. C'est une source de frustration, car cela pénalise la recherche qui peut parfois donner des idées intéressantes.

À chaque fois que je m'entretiens avec des intervenants du transport ferroviaire, je n'ai pas de données sur les terminaux intermodaux au Canada. On me dit que ce sont des données commerciales confidentielles. Je travaille alors sur autre chose.

Le sénateur Boisvenu : Cela signifie que, dans quelques années, si une autre tragédie se produit, on se retrouvera devant le même comité en examinant ce qu'on peut faire de mieux?

M. Rodrigue : Peut-être. Regardons toutefois la situation de façon plus globale. Certaines tragédies se produisent dans des cas où le transport a été effectué d'une façon qui n'aurait pas dû se faire et où il n'y avait pas d'autre option.

You want to build a pipeline, and you are told, "Not in my backyard." You must then use roads or railways to transport goods, and accidents happen. Sometimes, these are the indirect consequences of other actions. You believe that you are solving a problem, but without providing the real solution.

Senator Dawson: Mr. Audet, first of all, congratulations. I encourage you in your efforts. However, I am not sure that your two recommendations are appropriate at this step in passing the bill. If you need support for training in the future, you can count on us.

When you talked about blockchains, you mentioned that Canada and the United States do not have the same rules, but that blockchains will do away with the rules. Does this unfettered collection of information play in our favour, or in the Americans' favour? Our government is traditionally a little more interventionist than the government of the United States.

Mr. Rodrigue: It is still too early to predict the consequences. This kind of situation often produces unexpected consequences. For example, we have heard a lot about bitcoin recently. However, this currency has had several serious setbacks. I just finished reports for the Organisation for Economic Co-operation and Development on this issue, and it is all very speculative. All I can tell you is that there could be impacts. However, this tool will give more power to users over suppliers. We can say that it is a kind of Uber freight.

[*English*]

Senator Dawson: Don't get me wrong. Whether you like it or not, block chain technology is coming down and it will happen. Like our automated cars, whether you like it or not it will happen. I wanted to keep an attitude of trying to protect the interests of Canadians.

[*Translation*]

The pursuit of perfection often gets in the way of progress. I see your resumé, and the number of interventions you have made on the bill. You have some influence, but little success.

If we answered yes every time witnesses asked us for something, we would be set back by a year and a half, and we would have to restart the process. Committee work is not perfect. If there are measures that we can take, we will take them. However, we cannot say yes to both you and the gentleman over there, because we would be contradicting ourselves.

I want to encourage you to voice your concerns, but do not expect us to acquiesce to everything you ask of us.

Vous voulez construire un oléoduc, on vous répond « pas dans ma cour ». On doit alors utiliser le transport routier ou ferroviaire, et des accidents se produisent. Ce sont parfois les conséquences indirectes d'autres causes. Vous croyez résoudre un problème sans toutefois apporter la solution réelle.

Le sénateur Dawson : Monsieur Audet, tout d'abord, félicitations. Je vous encourage dans vos efforts. Toutefois, je ne suis pas sûr qu'à cette étape de l'adoption du projet de loi vos deux recommandations sont appropriées. Si vous avez besoin d'appui à l'avenir, pour ce qui est de la formation, vous pouvez compter sur nous.

En ce qui a trait à la *blockchain* dont vous avez parlé, vous avez indiqué que le Canada et les États-Unis n'ont pas les mêmes règles, mais que la chaîne de blocs va effacer les règles. Cette collecte d'informations non contrôlées joue-t-elle en notre faveur ou en faveur des Américains? Notre gouvernement a une tradition un peu plus interventionniste que celui des États-Unis.

M. Rodrigue : Il est encore trop tôt pour prédire les conséquences. Dans ce genre de situation, il se produit souvent des conséquences inattendues. Par exemple, on parlait beaucoup de bitcoin récemment. Or, cette monnaie a connu certains échecs. Je viens de terminer des rapports pour l'Organisation de coopération et de développement économiques à ce sujet, et c'est très spéculatif. Tout ce que je peux vous dire c'est qu'il pourrait y avoir des impacts. Toutefois, l'outil donnera plus de pouvoir aux utilisateurs qu'aux fournisseurs. On pourrait dire que c'est un genre de fret à la Uber.

[*Traduction*]

Le sénateur Dawson : Comprenez-moi bien. Que cela vous plaise ou non, la technologie des chaînes de blocs s'en vient et va prendre sa place. Tout comme les voitures autonomes, c'est inévitable, qu'on le veuille ou non. Je souhaitais pencher du côté de la défense des intérêts des Canadiens.

[*Français*]

La perfection est souvent l'ennemi du bien. Je vois votre CV et le nombre d'interventions que vous avez faites sur le projet de loi. Vous avez une certaine influence, mais pas beaucoup de succès.

Si l'on répondait oui à chaque demande formulée par les témoins qui comparaissent devant nous, on retournerait un an et demi en arrière et l'on recommencerait le processus. Le travail en comité n'est pas parfait. S'il y a des mesures que nous pouvons prendre, nous le ferons. Cependant, on ne peut pas vous dire oui, et aussi à monsieur, car nous serions en contradiction.

Je veux vous encourager à faire des interventions, mais ne vous attendez pas à ce qu'on acquiesce à chacune de vos demandes.

[*English*]

I believe in the video aspect and I think, Mr. Audet, that it does help in prevention. If they have surveillance, people will be more attentive than if they don't have surveillance.

Mr. Tougas: If I may, it is incorrect to say that we are asking for a million things. We are not. I started out with a gigantic list. I pared it down to two for my brief and one in my oral. That one is asked for by more than half of the industry using the Canada Transportation Act for a remedy. More than half of the shipments in Canada by revenue and by volume are asking for this remedy.

This is not an all over the place kind of thing. If you fix this one thing, you will fix something for a large group of people. They are all asking for it. It's not just a one-off.

The Chair: Colleagues, after the next group, we will have a five-minute in camera meeting. It will not be a long time. There are only two small issues to deal with.

Thank you very much to the witnesses today.

I would like to welcome the next panel, Hassan Yussuff, President, Canadian Labour Congress, accompanied by Chris Roberts, National Director, Social and Economic Policy; Don Ashley, National Legislative Director, Teamsters Canada Rail Conference; and Bruce Snow, National Rail Director, Unifor.

Thank you for attending our meeting. I will ask Mr. Yussuff to start his four-minute presentation, followed by Mr. Ashley and Mr. Snow. Please proceed, sir.

Hassan Yussuff, President, Canadian Labour Congress: I have very limited time to make our opening comments. Therefore, I will restrict myself to the parts of Bill C-49 that require railway operators and installers to operate locomotive voice and video recorders, or LVVRs, in locomotive cabs.

When it comes to rail safety, no one has more at stake than engineers and operating employees. Our members are at great risk of death and injury when an accident occurs on the railway. They pay the highest price for unsafe railway operations.

[*Traduction*]

Je crois à l'utilité des enregistrements vidéo et j'estime, monsieur Audet, qu'ils vont contribuer à la prévention. Si une telle surveillance s'exerce, les gens vont être plus attentifs au travail.

M. Tougas : Si je puis me permettre, il est faux de dire que nous demandons un million de choses. Ce n'est vraiment pas le cas. J'avais au départ une très longue liste de souhaits. Je l'ai réduite à deux seulement pour mon mémoire, et à un seul pour mon exposé. C'est une requête formulée par des intervenants qui comptent pour plus de la moitié de la valeur des expéditions au Canada, autant d'après les revenus qui en sont tirés que selon leur volume. C'est donc plus de la moitié de l'industrie qui souhaite avoir accès à ce recours prévu par la loi.

Il n'est pas question de formuler des requêtes dans toutes les directions. Si vous réglez ce problème, un grand nombre de personnes en bénéficieront. Ce sont tous ces gens-là qui le demandent; il ne s'agit pas d'un cas isolé.

Le président : Chers collègues, nous nous réunirons à huis clos pendant cinq minutes après le départ du prochain groupe de témoins. Nous avons seulement deux petites questions à régler, ce qui ne devrait pas être trop long.

Merci beaucoup aux témoins qui ont comparu aujourd'hui.

Je veux maintenant souhaiter la bienvenue à nos prochains témoins. Nous accueillons Hassan Yussuff, président du Congrès du travail du Canada, qui est accompagné de Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques, Don Ashley, directeur législatif national pour la Conférence ferroviaire de Teamsters Canada, et Bruce Snow, directeur ferroviaire national chez Unifor.

Merci à tous de votre présence aujourd'hui. J'invite M. Yussuff à débuter avec un exposé de quatre minutes. Il sera suivi de MM. Ashley et Snow. Vous avez la parole.

Hassan Yussuff, président, Congrès du travail du Canada : Comme je dispose de très peu de temps pour ma déclaration préliminaire, je vais me limiter à la partie du projet de loi C-49 qui exige des exploitants ferroviaires qu'ils installent et utilisent des enregistreurs audio-vidéo dans les cabines de locomotive.

Ce sont les mécaniciens et le personnel roulant qui sont concernés au premier chef lorsqu'il est question de sécurité ferroviaire. Nos membres courent plus de risques de mourir et de se blesser que quiconque en cas d'accident. Ils paient plus que toute autre personne le prix des opérations ferroviaires dangereuses.

Union support proactive measures that help prevent accidents, save lives and reduce injuries. However, it is not clear that LVVR technology will achieve these objectives.

Les syndicats sont favorables à la prise de mesures contribuant à prévenir les accidents, à sauver des vies et à réduire les blessures. Toutefois, il n'est pas certain que les enregistreurs audio-vidéo permettent d'atteindre ces objectifs.

It is clear, however, that technology will violate the privacy rights of employees. We are concerned that Bill C-49 allows the railway companies to monitor randomly selected LVVR data on an ongoing basis.

Ce qui est sûr par contre, c'est que cette technologie violera le droit au respect de la vie privée du personnel. Nous nous inquiétons du fait que le projet de loi C-49 permettrait aux sociétés ferroviaires d'exercer une surveillance continue des données tirées aléatoirement des enregistrements audio-vidéo.

It is true that LVVR information could not generally be used against employees in disciplinary or other legal proceedings. However, railway companies will be permitted to monitor randomly selected LVVR data on an ongoing basis. This information will inevitably be used to exert discipline over employees.

Il est vrai que l'information tirée de ces enregistrements ne pourrait pas, en général, être employée contre le personnel aux fins de mesures disciplinaires ou de procédures judiciaires. Reste quand même que ces données aléatoires faisant l'objet d'une surveillance continue serviraient inévitablement à exercer des pressions disciplinaires sur le personnel.

Bill C-49 provides some protection for the privacy interests of workers. However, Bill C-49 does not require railway companies to ensure secure storage or transmission of LVVR data. Nor does Bill C-49 provide any guarantees of the integrity of the data when a Canadian locomotive leaves our country.

Le projet de loi C-49 assure une certaine protection de la vie privée des travailleurs. Cependant, le projet de loi n'exige pas que les sociétés ferroviaires s'assurent que les données tirées des enregistrements sont entreposées et transmises en toute sécurité. De plus, il ne garantit pas l'intégrité des données quand les locomotives canadiennes quittent le pays.

Bill C-49 will deprive railway employees of important privacy protection under the Personal Information Protection and Electronic Documents Act that other workers enjoy.

Le projet de loi C-49 priverait le personnel ferroviaire d'importantes mesures de protection de la vie privée dont jouissent les autres travailleurs en vertu de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques.

Locomotives in Canada are already equipped with black boxes that record locomotive data for use in the event of a railway accident. By increasing the stress levels experienced by those in the cab of the locomotive, LVVR may actually reduce safety without greater mandatory legislative protection for employees.

Au Canada, les locomotives sont déjà munies de boîtes noires enregistrant les données qui peuvent être utilisées en cas d'accident ferroviaire. En accroissant le stress des personnes qui se trouvent dans la cabine de la locomotive, les enregistreurs audio-vidéo pourraient paradoxalement avoir pour effet de réduire la sécurité.

There will be no way to ensure the on-board recording does not create a disincentive or chilling effect on communication between crewmates. This will have a potentially negative impact on safety.

Si la législation ne prévoit pas davantage de protection obligatoire pour le personnel, il sera impossible de s'assurer que les enregistrements effectués à bord de la locomotive ne dissuadent pas totalement ou partiellement les membres de l'équipage de communiquer entre eux. Cela risquerait de nuire à la sécurité.

There is no consensus between railway companies and employees on the adoption of the technology. Unions are not convinced of the necessity and appropriateness of LVVR technology. We therefore make the following recommendations.

Les sociétés ferroviaires et leur personnel ne s'entendent pas sur l'adoption de la technologie en question. Les syndicats ne sont pas convaincus de la nécessité et de la pertinence du recours à ces enregistreurs. C'est dans ce contexte que nous formulons les recommandations suivantes.

Bill C-49 should be amended to omit any mandatory requirement on railway operators to introduce video recording technology in locomotive cabs.

Le projet de loi C-49 devrait être amendé de manière à ne pas exiger des exploitants ferroviaires qu'ils équipent les cabines de locomotive d'enregistreurs vidéo.

Only the Transportation Safety Board should have access to voice recording data. The TSB should have access to this data only for the purposes of rail safety, namely, as part of an investigation into a railway accident that led to an injury or fatality.

Seul le Bureau de la sécurité des transports devrait avoir accès aux données d'enregistrement audio. Le bureau devrait avoir accès à ces données uniquement aux fins de la sécurité ferroviaire, notamment dans le cadre de toute enquête sur un accident ferroviaire ayant causé un décès ou une blessure.

While the TSB should have access to voice recording data, at no time should this information be shared with railway companies.

Le bureau devrait avoir accès aux données d'enregistrement audio, mais il ne devrait jamais les partager avec les sociétés ferroviaires.

Thank you for your attention. I look forward to any questions you may have.

Je vous remercie de votre attention. Je serai heureux de répondre à vos questions.

Don Ashley, National Legislative Director, Teamsters Canada Rail Conference: Teamsters Canada Rail Conference is the largest rail industry trade union in Canada, representing over 16,000 employees, including all of the running trades employees at Canadian National Railway, Canadian Pacific Railway, VIA Rail, and dozens of smaller rail lines and commuter rail operations.

Don Ashley, directeur législatif national, Conférence ferroviaire de Teamsters Canada : La Conférence ferroviaire de Teamsters Canada est le plus grand syndicat de l'industrie ferroviaire au pays. Nous représentons plus de 16 000 employés, y compris tout le personnel roulant du Canadien National, du Canadien Pacifique, de VIA Rail, de dizaines d'autres compagnies ferroviaires et de services de train de banlieue.

As I provided everyone with a copy of our detailed submission, rather than reiterate those points I would like to highlight a few of them and take this opportunity to comment on some of the points that have been presented by previous witnesses to the committee in the limited amount of time we have here.

Comme vous avez tous en main une copie de mon mémoire détaillé, je vais me contenter de faire ressortir quelques-uns des points qui y sont soulevés. Je vais aussi profiter du peu de temps à ma disposition pour commenter quelques-uns des éléments avancés par des témoins qui m'ont précédé.

I will start by stating that rail safety is of the utmost importance to our members. They are hard-working professional Canadian railroaders. They are on the front line when it comes to safe rail operations. We support all proactive safety measures to improve rail safety for our members and all Canadians, including the installation and use of locomotive video and voice recorders, provided that they do not infringe on the privacy rights afforded to all Canadian citizens.

Je veux d'abord vous dire que la sécurité ferroviaire est primordiale pour nos membres, les vaillants cheminots professionnels du Canada. Ils sont les premiers concernés en matière de sécurité dans le transport ferroviaire. Nous sommes favorables à toutes les mesures proactives visant l'amélioration de la sécurité ferroviaire pour nos membres et l'ensemble des Canadiens, y compris l'installation et l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive, pour autant que ces dispositifs ne portent pas atteinte au droit à la protection de la vie privée dont jouissent tous les citoyens canadiens.

This can be achieved by restricting access to this data to the Transportation Safety Board only under the current legislation which already provides for protection of the personal information captured by this intrusive technology.

Il convient pour ce faire de limiter l'accès à ces données au seul Bureau de la sécurité des transports, en vertu de la loi en vigueur qui prévoit déjà des mesures de protection des renseignements personnels obtenus au moyen de cette technologie intrusive.

You've heard the concerns in previous testimony that the TSB only investigates 2 per cent of all rail accidents, but this is by choice, not by mandate. The TSB has the ability to conduct five different levels of investigations, and they are not limited to post incident. They have the ability to conduct proactive random sampling of the data while maintaining the privacy of Canadian railway workers. They also have the ability to include Transport Canada and representatives from industry to take part in these investigations as special investigators bound by the privacy protections contained in the CTAISB Act.

On vous a fait valoir précédemment que le bureau enquête seulement sur 2 p. 100 des accidents ferroviaires. Il faut toutefois savoir que cela résulte d'un choix qui a été fait, plutôt que du mandat de l'agence. Le bureau est en mesure d'effectuer des enquêtes à cinq niveaux différents. Il n'est pas limité aux interventions faisant suite à un accident. Il peut procéder proactivement à un échantillonnage aléatoire de données tout en assurant la protection de la vie privée des travailleurs ferroviaires canadiens. Il lui est également possible de faire participer à ces enquêtes des représentants de Transports Canada et de l'industrie qui agissent alors à titre d'enquêteurs spéciaux assujettis aux mesures de protection de la vie privée prévues dans la Loi sur le

Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports (BCEATST).

The other night you heard from an executive from one of the country's major railroads state they would use this data, but it is still protected under section 28 of the CTAISB Act and the provisions of PIPEDA, but he failed to mention that section 28 of the CTAISB Act only prescribes how the TSB will safeguard the data, not the railways.

Un cadre d'une des grandes sociétés ferroviaires canadiennes vous disait l'autre soir que son entreprise allait utiliser ces données qui seraient, tout de même, protégées en vertu de l'article 28 de la Loi sur le BCEATST et de différentes dispositions de la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques (LPRPDE). Il a toutefois omis de vous mentionner que l'article 28 de la Loi sur le BCEATST stipule uniquement la manière dont le Bureau de la sécurité des transports doit protéger les données, sans parler des mesures que devraient prendre les sociétés ferroviaires à cet égard.

This bill, as proposed, specifically exempts railway companies from the statutory limitations under PIPEDA, defending the purpose of that legislation and circumventing the legal tests for the use of this intrusive technology, thus precluding Canadian railway workers from the privacy rights afforded to all Canadians.

Le projet de loi dans sa forme actuelle exempte expressément les sociétés ferroviaires de l'application des limites établies par la LPRPDE en invoquant les objectifs visés dans le contexte de cette loi et en les soustrayant à l'application des critères juridiques pour l'utilisation de cette technologie intrusive, privant de ce fait les travailleurs ferroviaires canadiens du droit à la protection de la vie privée dont jouissent tous leurs concitoyens.

The existing technology currently installed in today's locomotives includes outward-facing cameras, black box recorders detailing all the locomotive operations including brakes, speed, throttle position, horn, whistle, et cetera, GPS location tracking devices and cellphone detection systems, all of which are currently live streamed in addition to the recorded radio conversations. It would be difficult to meet the legal tests established and required by PIPEDA to use LVVR if the bill didn't exempt it.

La technologie installée dans les locomotives d'aujourd'hui comprend des caméras qui filment l'extérieur, des boîtes noires qui gardent trace de tout ce que fait la locomotive — freinage, vitesse, position de la commande de vitesse, corne, sifflet, et cetera —, des dispositifs de localisation par GPS et des systèmes de détection de téléphone cellulaire. Toutes les informations recueillies par ces appareils sont retransmises en continu et en temps réel, en plus des conversations radio enregistrées. Il serait difficile de satisfaire aux critères juridiques établis et exigés par la Loi sur la protection des renseignements personnels et les documents électroniques quant à l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive si le projet de loi ne nous en exemptait pas.

The bill is also silent on the issue of cross-border operations. The two largest freight railways in this country have extensive operations in the United States. The locomotives do not get exchanged at the border like the crews. They continue on the train. What happens to the private personal data of the Canadian crews captured on a locomotive when it crosses the border and is no longer subject to the protection of Canadian laws?

Le projet de loi est aussi muet au sujet des activités transfrontalières. Les deux plus grandes compagnies de transport ferroviaire de marchandises du pays sont très actives aux États-Unis. On ne change pas de locomotive à la frontière, comme on ne change pas de personnel. Le personnel reste avec le train. Qu'arrive-t-il aux données personnelles de l'équipage canadien qui reste sur la locomotive lorsque ladite locomotive traverse la frontière et qu'elle échappe à la protection des lois canadiennes?

What we have here is a piece of legislation that mandates the installation and expanded use of LVVR technology that is clearly worded in the bill, and then a lot of talk about balancing the privacy rights of workers with safety. The legislation is silent on how that will be achieved. Rather, it clearly exempts portions of PIPEDA legislation designed to protect the privacy rights of Canadians.

Le projet de loi dicte en termes très clairs l'installation et l'utilisation accrue de la technologie d'enregistreurs audio-vidéo de locomotive, puis parle en long et en large du besoin de trouver un équilibre entre la sécurité et les droits des travailleurs quant à la protection de leur vie privée. Le projet reste cependant muet sur la façon d'y arriver. En lieu et place, il crée des exemptions pour les portions de la LPRPDE qui sont censées protéger les droits des Canadiens quant au respect de leur vie privée.

What the minister is asking for is a bill to be passed into law that will provide a blank cheque to the bureaucrats to determine what is right and what is wrong, essentially taking law-making out of the hands of the law-makers and surrendering it to the departments, providing no insight into what that will look like or how it will be achieved.

There's a big difference between installing cameras in public locations and installing cameras in confined, captive workspaces. This will have a chilling effect and create a sterile environment in the locomotive, more likely to compromise safety than to achieve its desired outcome.

We ask you to amend this bill and protect the privacy rights of working Canadians. The bill could be the beginning of a slippery slope leading to the disintegration of the privacy rights of all Canadians.

Limit the access to the TSB only and mandate scrubbing features that erase data when a locomotive crosses an international border. Put that in the legislation and don't leave that up to regulation. This is too important to Canadians to be determined in a regulation that we have no control over.

Thank you. I would be happy to answer any questions you may have.

Bruce Snow, National Rail Director, Unifor: Unifor represents more than 9,000 Canadians in the rail transportation industry. On behalf of these members I welcome to the opportunity to share Unifor's view on Bill C-49.

Of the proposed amendments to the bill, the change that has the biggest potential impact on our members, all railway workers and ultimately Canadian workers, is the introduction of a requirement that all railway companies install the use of locomotive voice and video recorders. In our view this is at the cost of waiving the privacy rights of Canadian workers, the right of protection of their personal information.

Unifor members are outraged that this government would introduce legislation that revokes the rights of Canadian citizens. As Canadians, we believe our rights must be protected. The bill in its present form would allow railway companies to monitor randomly selected LVVR data on an ongoing basis. The legislation, as currently drafted, does not allow railway companies or government bodies to take any specific action to secure LVVR data.

Ce que le ministre demande, c'est un projet de loi qui, une fois adopté, permettra aux fonctionnaires de décider eux-mêmes de ce qui est bien et de ce qui est mal. Essentiellement, on retire l'élaboration de la loi des mains des juristes et on la confie aux ministères sans savoir à quoi cela ressemblera ou la façon dont cela se fera.

Il y a une grande différence entre l'installation de caméras dans des endroits publics et l'installation de caméras dans des espaces de travail restreints où les travailleurs sont captifs. Ces mesures auront l'effet d'une douche froide dans les locomotives. Elles créeront un environnement stérile qui sera vraisemblablement plus apte à compromettre la sécurité qu'à permettre l'atteinte de l'objectif souhaité.

Nous vous demandons d'amender ce projet de loi et de protéger le droit au respect de la vie privée dont jouissent les travailleurs canadiens. Ce projet de loi s'engage sur une pente glissante qui risque de se terminer par la désintégration des droits relatifs au respect de la vie privée pour tous les Canadiens.

Contentez-vous de limiter l'accès au Bureau de la sécurité des transports du Canada et de mettre en place des dispositifs permettant l'effacement des données lorsqu'une locomotive traverse une frontière internationale. Insérez cela dans la loi et ne vous contentez pas de vous en remettre à la réglementation. C'est une question qui compte trop pour les Canadiens, un enjeu trop important pour être encadré par une réglementation sur laquelle nous n'avons aucun contrôle.

Merci. Je serai heureux de répondre à toutes vos questions.

Bruce Snow, directeur ferroviaire national, Unifor : Unifor représente plus de 9 000 Canadiens travaillant dans l'industrie du transport ferroviaire. Au nom de ces membres, je remercie le comité de donner l'occasion à Unifor de se prononcer au sujet du projet de loi C-49.

De tous les changements proposés dans le projet de loi, celui qui risque d'avoir le plus d'incidence sur nos membres, sur les cheminots et, éventuellement, sur les travailleurs canadiens en général, c'est cette obligation d'installer et d'utiliser des enregistreurs audio-vidéo dans les locomotives. À notre avis, cela se fera au sacrifice du droit au respect de la vie privée des travailleurs canadiens et de leurs droits en matière de protection des renseignements personnels.

Les membres d'Unifor sont outrés d'apprendre que le gouvernement propose des mesures législatives qui révoquent les droits des citoyens de ce pays. En tant que Canadiens, nous croyons que nos droits doivent être protégés. Dans sa forme actuelle, le projet de loi permettrait aux compagnies ferroviaires de contrôler en permanence les données tirées des EAVL qui seraient choisies au hasard. Dans sa forme actuelle, le projet de loi ne permet pas aux compagnies ferroviaires ou à une entité

This exposes Canadian workers to ongoing surveillance without, at present, the knowledge that the information collected is secure.

Unifor submits that there is already technology being used by rail companies that can collect data for the purposes of monitoring train and locomotive safety: the black box which is capable of monitoring all operator controls, and real-time business intelligence which monitors locomotive functions in real time and can send communications to railway officers, alerting them to irregularities in the operation of the locomotive.

Unifor submits there is another less evasive technology available called positive train control, an advanced system designed to automatically stop a train before certain accidents occur.

In particular, PTC is designed to prevent train-to-train collisions, derailments caused by excessive train speed, and train movements through misaligned track switches. Why is this government willing to violate privacy rights but not take a proactive approach to rail safety by mandating PTC as has the United States?

Unifor submits the answer lies within the TSB and its desire to implement LVVR. In June 2016, the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities released a report on safety. The report recommended the use of voice and video recorders by railways. However, the recommendation provided that the data gathered by the LVVR ought to be used only by the appropriate government authorities during TSB accident investigations or subsequent criminal investigations to which they directly relate but not by the railway companies themselves.

In other words, the TSB wants LVVR. However, initially the rail companies that sit on the advisory council for rail safety were opposed to it. Why? It is because the companies would have to foot the bill. TSB's compromise to the rail companies was simple. They pay so they get access. No mention of PTC. Why? The cost of implementing proactive technology would be significantly more than LVVR.

gouvernementale de prendre quelque mesure que ce soit pour protéger les données tirées des EAVL.

Les travailleurs canadiens feront donc l'objet d'une surveillance permanente sans toutefois avoir l'assurance que les données recueillies seront protégées.

Unifor soutient que les compagnies ferroviaires utilisent déjà des technologies qui recueillent des données leur permettant de garder un œil sur la sécurité du train et de la locomotive : la boîte noire, qui fait le suivi de tous les contrôles de l'opérateur, et la captation en temps réel des renseignements opérationnels, qui permet de surveiller les fonctions de la locomotive en temps réel et de transmettre des messages aux responsables de la compagnie pour les avertir de possibles irrégularités.

Unifor soutient qu'il existe une technologie moins envahissante que la vidéo. Il s'agit de la commande intégrale des trains, un système sophistiqué conçu pour déclencher l'arrêt automatique d'un train en amont de certains accidents.

Plus précisément, la commande intégrale des trains est conçue pour empêcher les collisions entre trains, les déraillements attribuables à des vitesses excessives et les déplacements de trains attribuables à des aiguillages manqués. Pourquoi le gouvernement est-il disposé à violer les droits en matière de protection de la vie privée, mais pas à adopter une approche proactive à la sécurité ferroviaire en exigeant le recours à cette technologie, comme l'ont fait les États-Unis?

Unifor soutient que la réponse se trouve au BST et dans la volonté de cet organisme d'implanter les EAVL. En juin 2016, le Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités a publié un rapport sur la sécurité dans lequel on recommandait l'utilisation d'enregistreurs audio-vidéo par les compagnies de chemin de fer. Toutefois, la recommandation prévoyait que les données recueillies au moyen des EAVL devaient être réservées exclusivement aux autorités gouvernementales compétentes pendant les enquêtes du Bureau de la sécurité des transports sur les accidents ou les enquêtes criminelles qui en découlent directement, et qu'elles ne devaient pas être utilisées par les compagnies de chemin de fer.

En d'autres mots, le Bureau de la sécurité des transports veut des EAVL. Cependant, à l'origine, les compagnies de chemin de fer qui siégeaient au Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire étaient contre. Pourquoi? Parce que ce sont elles qui auraient eu à payer la note. Le compromis que le BST a proposé aux ferroviaires était simple : comme c'est vous qui allez payer, nous allons vous permettre d'avoir accès à ces données. Aucune mention de la commande intégrale des trains. Pourquoi? Le coût de mise en œuvre d'une technologie proactive serait beaucoup plus élevé que celui d'EAVL.

In the September 12, 2017, letter of the Privacy Commissioner of Canada to the Standing Committee on Transport, Infrastructure and Communities regarding the study of Bill C-49, he stated the following concerns in part:

> Our underlying concern is that proactive safety management is a purpose that could be broadly interpreted in practice, potentially encompassing employee output measurement or other performance-related objectives. Train operators have pointed out that certain rail routes are extensive and could result in drivers being recorded continuously over 60-70 hours, while operating the locomotive. In our view, allowing rail companies to have broad access to audio and video data for non-investigatory purposes has greater impact on privacy, and could open the door to potential misuse of the data or function creep.

Le 12 septembre 2017, dans une lettre adressée au Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités concernant l'étude du projet de loi C-49, le commissaire à la protection de la vie privée du Canada formule les préoccupations suivantes :

> Nous avons une préoccupation sous-jacente, à savoir que la gestion proactive de la sécurité est un objectif qui pourrait être interprété de façon générale dans la pratique, et pourrait comprendre une mesure des résultats des employés ou d'autres objectifs en matière de rendement. Les exploitants de services ferroviaires ont souligné que certaines lignes de chemin de fer étaient longues et pouvaient faire en sorte que des conducteurs seraient enregistrés de façon continue pendant de 60 à 70 heures pendant qu'ils conduisent la locomotive. Selon nous, le fait de permettre aux compagnies ferroviaires d'avoir un large accès à des données audio et vidéo à des fins non liées à une enquête a une plus grande incidence sur la vie privée et pourrait ouvrir la porte à une possibilité d'utilisation inadéquate des données ou de détournement d'usage.

The protection of personal information is the cornerstone of the right to privacy for Canadians. In Unifor's view, this bill has not met the test regarding the reasonableness of electronic monitoring in the workplace. Furthermore, we are extremely concerned where this proposed erosion of privacy rights will lead to with other employers in Canada.

La protection des renseignements personnels est la pierre angulaire du droit au respect de la vie privée des Canadiens. Unifor estime que ce projet de loi n'obtient pas la note de passage quant au caractère raisonnable de la surveillance électronique sur un lieu de travail. Qui plus est, nous sommes extrêmement préoccupés par la possibilité que l'érosion du droit à la vie privée proposée dans ce projet de loi se propage à d'autres employeurs au Canada. Jusqu'où cela nous mènera-t-il?

Nonetheless, if LVVR must remain in the bill, Unifor recommends and submits that only the TSB should have access to the LVVR data, and only then for the purpose of rail safety, and only as part of an investigation into a railway accident that led to an injury or fatality. While the TSB should have access to the LVVR data, at no time should LVVR information be shared with the railway companies for any reason. Thank you.

Quoi qu'il en soit, si les EAVL doivent rester dans le projet de loi, Unifor recommande et soutient que l'accès aux données recueillies par ces appareils soit réservé au BST, que le seul motif d'accès possible soit la sécurité ferroviaire et que cet accès ne soit autorisé que dans le cadre d'enquêtes sur des accidents ferroviaires ayant causé une blessure ou un décès. Bien que le BST devrait avoir accès aux données recueillies par les EAVL, cette information ne saurait en aucun cas être communiquée aux compagnies ferroviaires, et ce, quel que soit le motif évoqué. Merci.

The Chair: I would like to start off with a question. We've had the question of privacy rights before us since the meetings started. I am a little puzzled. I haven't made up my mind yet on how I feel about it.

This question is for all of you. I am not sure what privacy rights are being threatened here. If you work in a restaurant, in a bank, in a mine or almost anywhere there are customers, you're always in public. You have no privacy.

The people who work at the mall over here are working all day long and they have no privacy rights. There are cameras everywhere. Customers are coming to see them. They're being watched all the time they are at work, constantly. At a

Le président : J'aimerais commencer par une question. Ce n'est pas la première fois que le droit au respect de la vie privée est évoqué ici. Je suis un peu perplexe. Je ne sais pas encore comment je me sens par rapport à cela.

Cette question s'adresse à vous tous. Je ne sais pas exactement quels droits sont menacés dans ce contexte. Si vous travaillez dans un restaurant, dans une banque, dans une mine ou pratiquement partout où il y a des clients, vous êtes toujours en public. Il n'y a rien de privé là-dedans.

Les gens qui travaillent dans un centre commercial travaillent toute la journée et ils n'ont aucun droit en matière de protection de la vie privée. Il y a des caméras partout. Les clients viennent les voir. Ils sont surveillés tout au long de leur quart de travail et

construction site you have people building homes or high-rises. Managers are there all the time watching you work. The only time there's privacy is hopefully in your own home.

Even if a plumber comes to my house, I am watching him. He doesn't have any privacy when he comes to my house or to the construction site. He has none. The only time he has privacy is when he goes from one job to another. The manager knows he's going from one job to the other, so he knows where he is.

What privacy is being protected by the person running the train? What rights does he have there that are being threatened?

Mr. Snow: First, senator, it's our position that the camera is this far from him. It's in his face as well as the conductor's. Between the two employees in a 10 by 10 space it's not so much that they're being videoed, but all the dialogue and all the engagement between the two of employees for 12, 14 or 16 hours is being recorded. There's nothing sacred between the two of them.

As a matter of fact, for any of our colleagues who are women also engaged in this type of work, this 10 by 10 spot is not just their working place but their lunchroom and their change room. All aspects are being continually monitored during the entire run of that locomotive. In our view, that's an invasion of somebody's privacy.

Mr. Ashley: To add to that, my brief provides more detail on this. There are differing levels of expectation of privacy. There's a legal test to meet the use of this technology in the jurisprudence and decisions made out of the privacy commission and through various arbitrations and court cases that establishes workers have a reasonable expectation to privacy in their workplace.

The cameras you see in banks and in stores are there for security reasons. They've met the test to be there to provide security against theft. They're not there to monitor employees and they're not used to monitor employees. These cameras aren't in public locations. These cameras are in the confined work space of the cabin of the locomotive, with the sole purpose of monitoring the activity of employees. That is a different scope on how the privacy legislation has allowed cameras to be installed in public locations.

The Chair: Can't you shut the camera on and off? Can't you negotiate where the engineer who's being recorded says, "Okay, I am changing now?" Click, and then they go and do whatever they're doing privately. They have their lunch and then put it back on when they're back at work. They're not working when

cela n'arrête jamais. Sur un chantier de construction, vous avez des gens qui construisent des maisons ou des gratte-ciel. Les gestionnaires sont là tout le temps à vous regarder travailler. Le seul moment où la vie est privée, espérons-le, c'est quand vous êtes chez vous.

Si un plombier vient chez moi, je regarde ce qu'il fait. Qu'il soit chez moi ou sur un chantier de construction, il n'a aucune intimité. Aucune. Le seul temps où il n'est pas surveillé, c'est quand il se déplace entre deux chantiers. Son patron sait qu'il se déplace entre deux chantiers, alors il sait quand même où il est.

Quelle est cette intimité que le conducteur du train essaie de protéger? Quels sont ces droits que l'on dit « menacés »?

M. Snow : Tout d'abord, monsieur le sénateur, c'est le fait que la caméra soit si près de lui. Il a la caméra en plein visage, et c'est la même chose pour le conducteur. Les deux employés sont ensemble pendant 12, 14 ou 16 heures, dans un espace de 10 par 10. Ce n'est pas tellement le fait qu'ils soient filmés, mais le fait que tous leurs échanges verbaux et toutes leurs interactions soient enregistrés. Il n'y a rien de sacré entre les deux.

En fait, pour nos collègues qui sont des femmes, cet espace de 10 par 10 n'est pas seulement leur lieu de travail, mais aussi leur salle à manger et leur vestiaire. Durant tout le trajet de cette locomotive, aucun aspect n'échappera à la surveillance. À notre avis, c'est une atteinte à la vie privée.

M. Ashley : Mon mémoire apporte des précisions à cet égard. En matière de vie privée, il y a différents niveaux d'attente. Dans la jurisprudence, il existe un critère juridique pour cautionner l'utilisation de cette technologie. Des décisions rendues par le Commissariat à la protection de la vie privée et dans le cadre de divers cas d'arbitrage et d'affaires judiciaires ont établi l'existence pour les travailleurs d'une attente raisonnable en matière de vie privée en milieu de travail.

Les caméras que vous voyez dans les banques et dans les magasins sont là pour des raisons de sécurité. Leur présence est nécessaire pour assurer une certaine sécurité contre les vols. Le critère de nécessité à cet égard a été respecté. Elles ne sont pas là pour surveiller les employés et on ne les utilise pas à cette fin. Les caméras dont nous discutons ne sont pas dans des lieux publics. Elles sont dans l'espace de travail confiné d'une cabine de locomotive, et leur seul but est de surveiller l'activité des employés. La dynamique en cause est bien différente de ce qui a été évoqué aux termes de la législation sur la protection de la vie privée pour permettre l'installation de caméras dans des lieux publics.

Le président : Est-il possible d'allumer et d'éteindre la caméra? Serait-il possible de négocier un temps d'arrêt lorsque l'ingénieur a besoin de se changer? Une pause pendant laquelle les employés pourraient faire ce qui nécessite de l'intimité. Ils dînent, puis rallument la caméra au moment de reprendre le

they're changing. They are not working when they are having lunch.

Mr. Ashley: That's not defined anywhere. We don't know.

The Chair: But you could do that.

Mr. Ashley: Furthermore, like everything on the locomotive, like the black box and everything else, it will be defined as a safety appliance and you won't have the ability to turn it on and off. It will be determined as a safety appliance and cannot be touched, altered or adjusted in any way.

Senator Gagné: I am sure my colleagues will pursue the line of questioning pertaining to LVVR and probably proactive technology.

I would like to discuss training with you. Mr. Béland Audet from the Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic was here as a witness. He stated in his presentation that training plays a large and important role in preventing accidents, and that training should be standardized, certified and mandatory.

I would like to have your view on this issue. Do you think training should be regulated?

Mr. Ashley: I absolutely think training should be regulated. It is to some extent. The problem with the regulation that deals with training is that it is very outdated. That specific regulation is in need of update.

We've taken those concerns to Transport Canada. They're looking at that regulation, but the railways do provide robust training programs for all running trades employees when they hire on, but there is some need for work in the regulation to tighten that up.

Senator Gagné: Should they be certified? Should it be taken out of the railway companies and offered throughout another system?

Mr. Ashley: I don't know if that necessarily would achieve any more intent than the training that is presented now. They do have locomotive engineer certification in the United States that we don't have here, but I wouldn't necessarily say the training is any better there than here just by certification.

travail. Ils ne sont pas en train de travailler pendant qu'ils se changent. Ils ne sont pas en train de travailler pendant qu'ils sont en train de dîner.

M. Ashley : Cela n'est défini nulle part. Nous ne le savons pas.

Le président : C'est quand même quelque chose que vous pourriez faire.

M. Ashley : En fait, comme pour tout l'équipement qui est sur la locomotive — comme la boîte noire et tout le reste —, l'enregistreur sera considéré comme étant un appareil de sécurité et vous n'aurez pas la possibilité de l'allumer et de l'éteindre; un appareil de sécurité ne peut être touché, modifié ou ajusté de quelque façon que ce soit.

La sénatrice Gagné : Je suis certaine que mes collègues vont continuer de vous questionner sur les EAVL et, probablement, sur la technologie proactive.

En ce qui me concerne, j'aimerais aborder la question de la formation. M. Béland Audet, de l'Institut en Culture Sécurité Industrielle Mégantic, était de passage ici à titre de témoin. Dans son exposé, il a indiqué que la formation avait un grand rôle à jouer dans la prévention des accidents et qu'elle devrait être standardisée, obligatoire et assortie d'une reconnaissance officielle.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de cela. Croyez-vous que la formation devrait être réglementée?

M. Ashley : Je suis absolument d'accord avec l'idée de réglementer la formation. Elle l'est dans une certaine mesure. Le problème avec la réglementation relative à la formation, c'est qu'elle est très dépassée. Elle aurait besoin d'une mise à jour.

Nous avons porté cette question à l'attention de Transports Canada. Le ministère est en train d'examiner cette réglementation, mais il faut signaler que les compagnies ferroviaires ont de rigoureux programmes de formation pour tous les employés itinérants qu'elles embauchent. Il conviendrait néanmoins de resserrer la réglementation à cet égard.

La sénatrice Gagné : La formation devrait-elle être assortie d'une reconnaissance officielle? Devrait-elle être retirée des mains des compagnies ferroviaires? Devrait-elle être offerte par l'intermédiaire d'un autre système?

M. Ashley : Je ne sais pas si cela aurait nécessairement de meilleurs résultats que la formation qui est offerte présentement. Les Américains ont un certificat de mécanicien de locomotive que nous n'avons pas ici, mais je ne dirais pas que la formation est nécessairement meilleure là-bas juste parce qu'il y a cette attestation.

Senator Bovey: I am going to come back to the LVVR. I want to clarify what I am hearing. If it were agreed that there was absolutely no access by the railway to the LVVRs, and that the only agency that had access to them was the TSB with regard to safety, this would not be an issue.

Mr. Snow: That's correct.

Mr. Ashley: That is correct. That has been our position since we first started discussions on this bill.

Senator Bovey: I wanted clarification of that. I have a question with what goes on in Britain. I understand LVVRs are on British trains. I am afraid I am not clever enough to know whether they're on trains on the continent. You probably do.

I would be interested to know what access there is to the LVVRs in the instance of the railways in England.

Mr. Ashley: Actually I can't speak to England because I didn't get a response from them, but I did speak to the Irish regulator for the railways in Ireland who said they had no intention of using LVVR equipment. They thought it was too intrusive. They didn't find the value of having that equipment on their trains for the information they get through regular sources.

Senator Bovey: I have heard no complaints out of the British system and have been asking. Whether I am asking the right people or not is another story.

I wonder if any of the other panellists are aware of the regulations and laws around LVVR in England.

Mr. Snow: I couldn't tell you. I don't know what they are in England. Initially, when these studies that took place in the ACRS committee, I know there were no other railways that had adopted LVVR.

Going back to one of the earlier questions in the panel, there are railways in this country right now that have voluntarily installed LVVR. To my colleague's points, you cannot touch that piece of equipment. You would be subject to discipline and discharge. You can't turn it on and off.

The Chair: You could if it was agreed upon. If you turned it off, the railroad would know you turned it off.

La sénatrice Bovey : Je vais revenir à la question des enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Je veux m'assurer de bien comprendre ce que j'entends. Si l'on convenait que la compagnie ferroviaire ne peut accéder d'aucune façon aux EAVL, et que le seul organisme autorisé à le faire serait le BST — et seulement pour des motifs de sécurité —, ce ne serait pas un problème.

M. Snow : C'est exact.

M. Ashley : Oui. C'est la position que nous soutenons depuis le début des discussions entourant ce projet de loi.

La sénatrice Bovey : Je voulais que cela soit clarifié. J'ai une question à propos de ce qui se fait en Grande-Bretagne. Je crois comprendre que les trains anglais sont équipés d'EAVL. Je ne suis pas assez informée pour savoir si ces appareils sont aussi sur les trains qui roulent sur le continent. Vous le savez probablement.

J'aimerais savoir qui, en Angleterre, a accès aux EAVL.

M. Ashley : En fait, je ne peux pas parler de ce qui se fait en Angleterre parce qu'ils ne m'ont pas répondu. Cependant, j'ai pu parler au représentant de l'organisme qui réglemente les compagnies ferroviaires en Irlande et il m'a dit qu'ils n'avaient pas l'intention d'utiliser les EAVL parce qu'ils les trouvent trop envahissants. Ils n'ont pas vu en quoi cet équipement pouvait constituer un avantage par rapport à l'information que leur fournissent leurs sources habituelles.

La sénatrice Bovey : Je me suis enquise de la situation dans le système britannique et je n'ai entendu personne se plaindre. Maintenant, pour ce qui est de savoir si j'ai parlé aux bonnes personnes ou non, c'est une autre histoire.

J'aimerais savoir si l'un de vous est au courant des règlements et des lois anglaises concernant l'utilisation des EAVL.

M. Snow : Je ne peux pas vous répondre. Je ne sais pas comment les choses se passent en Angleterre à ce sujet. Je sais qu'au début, lorsque le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire s'est penché là-dessus, aucune autre compagnie ferroviaire n'avait encore adopté cet équipement.

Pour en revenir à l'une des premières questions du groupe d'experts, il y a actuellement au pays des compagnies de chemin de fer qui ont volontairement installé des enregistreurs audio-vidéo de locomotive. Pour revenir à ce que disait mon collègue, il n'est pas possible de toucher à cet équipement. Vous pourriez écoper de mesures disciplinaires et d'un licenciement. Vous ne pouvez pas les allumer et les éteindre.

Le président : Vous pourriez le faire, si la chose était convenue. Lorsque vous l'éteindriez, la compagnie saurait que c'est ce que vous avez fait.

Mr. Snow: Again, our position is that with the way the bill is drafted now we don't have any insurance of that nature.

The Chair: I understand that.

Senator Bovey: This is just a yes or no. Is anybody aware of what's going on, on the trains on the European continent? Are there LVVRs?

Mr. Snow: Not that we're aware of.

The Chair: We could ask the Library of Parliament to get information for the next meeting.

Senator Bovey: We should look into that because I think there are many aspects of this bill that tie into that.

Senator MacDonald: I want to go back to the way we run trains in Canada compared to the way they are run in the United States. We operate under an integrated, cross-border system. Trains are coming across both borders.

I am intrigued that positive train control is now mandatory in the U.S. I am curious how much you have brought this matter into discussions with the Canadian government. Why is there such reticence in adopting or embracing that in Canada when PTC obviously prevents accidents as opposed to looking at what occurred after an accident has occurred.

I am curious. What sort of response have you got from CN, CP and the government when it comes to this issue?

Mr. Snow: These discussions took place during the recent railway safety review. From the union's perspective, we believe this technology would assist in proactive management for safety. However, as I said in my presentation, the companies are absolutely opposed to it primarily because, we believe, of the cost to install.

Senator MacDonald: Do you have any idea of the cost of installing this in Canadian service? It must be substantially more than the United States to install it in terms of cost.

Mr. Ashley: We don't have the exact cost, but it would be in the hundreds of millions of dollars. The ACRS committee, the Advisory Council on Rail Safety, had a working group to explore positive train control systems here. There are concerns because the railways here don't have the same density. They're so vast and remote in some places that it's cost prohibitive for the companies.

M. Snow : Encore une fois, nous soutenons que le libellé actuel du projet de loi ne nous donne aucune assurance de cette nature.

Le président : Je comprends cela.

La sénatrice Bovey : Répondez par oui ou non. Est-ce que quelqu'un sait ce qui se passe avec les trains qui sillonnent le continent européen? Sont-ils équipés d'EAVL?

M. Snow : Pas que je sache.

Le président : Nous pourrions demander à la Bibliothèque du Parlement de nous trouver cette information pour notre prochaine réunion.

La sénatrice Bovey : Nous devrions nous pencher là-dessus parce que je pense que le projet de loi comporte de nombreux aspects qui sont liés à cette question.

Le sénateur MacDonald : Je veux revenir sur l'exploitation des trains au Canada par rapport aux États-Unis. Nous œuvrons dans un système transfrontalier intégré. Les trains traversent la frontière dans les deux sens.

La commande intégrale des trains est maintenant obligatoire aux États-Unis; voilà qui m'intrigue. Je me demande dans quelle mesure vous avez soulevé cette question dans les discussions avec le gouvernement canadien. Pourquoi y a-t-il une telle réticence à adopter ou à intégrer cette technologie au Canada, sachant qu'elle prévient les accidents au lieu de simplement nous permettre d'examiner ce qui s'est produit après un accident?

Je suis curieux de savoir ceci. Quelle sorte de réponse avez-vous obtenue de la part du CN, du CP et du gouvernement relativement à cette question?

M. Snow : Ces discussions ont eu lieu dans le cadre du récent examen de la sécurité ferroviaire. Du point de vue du syndicat, cette technologie contribuerait à la gestion proactive de la sécurité. Toutefois, comme je l'ai dit dans mon exposé, les compagnies de chemin de fer s'y opposent totalement à cause, croyons-nous, du coût d'installation.

Le sénateur MacDonald : Avez-vous une idée du coût lié à l'installation de cette technologie dans le réseau canadien? Ce devrait être considérablement plus élevé qu'aux États-Unis.

M. Ashley : Nous ne connaissons pas le coût exact, mais ce serait de l'ordre de plusieurs centaines de millions de dollars. Le Comité consultatif sur la sécurité ferroviaire, ou CCSF, avait mis sur pied un groupe de travail chargé d'étudier les systèmes de commande intégrale des trains dans le contexte canadien. Cela soulève des inquiétudes parce que les voies ferrées au Canada n'ont pas la même densité. Elles sont si vastes et si éloignées à certains endroits que les coûts sont prohibitifs pour les compagnies ferroviaires.

A lot of the concern was from the smaller railways and short lines absorbing the costs. The two major carriers are already implementing positive train control technology into their systems in the U.S., so they would be more likely to expand that into Canada than the smaller rail companies.

Senator MacDonald: They are required by law to do it in the U.S. and that's why they are doing it.

Mr. Ashley: Yes, but their fleet is interchangeable, so they will have that technology already on the locomotives.

Senator Manning: As I am sure we've heard from other witnesses, and I am sure we're all concerned about safety, but I have a concern about the erosion of privacy.

In the development of this bill, what consultation process was held with any of your groups from a government perspective on the proposed changes coming forward?

Mr. Snow: The only consultation we received was a breakdown of the LVVR aspect of the bill by Transport Canada as well as, again, a consultation by the Transportation Safety Board.

Unifor didn't have the opportunity to give input. We were just given a brief.

Senator Manning: After the fact.

Mr. Snow: After, yes.

Senator Manning: Anyone else?

Mr. Ashley: We participated in some discussions with Transport Canada and presented our position, but we were basically told it wasn't really a consultation. It was more information provided to us that this is coming.

We also had a meeting with the TSB saying that this is coming. Again, it wasn't really a consultation. It was more of an information session for us. We also participated in the safety study that the TSB did on the equipment. However, I don't know if I can comment on it.

The Chair: You can say whatever you want.

Mr. Ashley: I was part of the safety study and signed the privacy agreements. The safety study was more geared to which technology would be most effective, whether it was video voice or a combination of video voice, and what parameters had to be

Une bonne partie des préoccupations ont été exprimées par les compagnies de chemin de fer de petite taille et d'intérêt local, qui auraient à absorber les frais. Les deux grands transporteurs ferroviaires mettent déjà en œuvre la technologie de commande intégrale des trains dans leurs systèmes aux États-Unis; ils seraient donc plus enclins que les petites compagnies à l'étendre au Canada.

Le sénateur MacDonald : S'ils prennent cette mesure, c'est parce qu'ils sont tenus, par la loi, de le faire aux États-Unis.

M. Ashley : Oui, mais leur flotte est interchangeable, ce qui signifie qu'ils auront déjà cette technologie à bord des locomotives.

Le sénateur Manning : Comme d'autres témoins, j'en suis persuadé, même si je suis sûr que nous nous préoccupons tous de la sécurité, l'érosion du droit à la vie privée est un sujet qui me préoccupe.

À l'étape de l'élaboration du projet de loi, quelles consultations le gouvernement a-t-il tenues avec l'un ou l'autre de vos groupes sur les changements proposés?

M. Snow : La seule consultation à laquelle nous avons eu droit, c'était une explication, par Transports Canada, des dispositions du projet de loi ayant trait aux enregistreurs audio-vidéo de locomotive ainsi que, je le répète, une consultation menée par le Bureau de la sécurité des transports.

Unifor n'a pas eu l'occasion de faire valoir son point de vue. On nous a seulement fourni un mémoire.

Le sénateur Manning : Après le fait.

M. Snow : Après, oui.

Le sénateur Manning : Quelqu'un d'autre?

M. Ashley : Nous avons participé à quelques discussions avec Transports Canada et nous avons présenté notre position, mais on nous a essentiellement dit qu'il ne s'agissait pas vraiment d'une consultation. C'était surtout pour nous informer des changements à venir.

Nous avons également eu une réunion avec le BST sur le même sujet. Là encore, ce n'était pas une consultation proprement dite. C'était davantage une séance d'information à notre intention. Nous avons également participé à l'étude menée par le BST sur la sécurité de l'équipement. Toutefois, je ne sais pas si je peux faire des commentaires à ce sujet.

Le président : Vous pouvez dire ce que vous voulez.

M. Ashley : J'ai pris part à l'étude sur la sécurité et j'ai signé les ententes en matière de respect de la vie privée. L'étude sur la sécurité visait surtout à déterminer quelle technologie serait la plus efficace entre l'enregistrement vidéo et audio, ou une

on that equipment as to its usefulness. It didn't really dive into what could be achieved by having that equipment, so it was a little misleading.

Mr. Yussuff: It was after the fact. Fundamental questions still come back to how this will enhance rail safety. The TSB is unable to answer that question. If you can ask somebody under the blue sky what they would like, there are a lot of things they would like.

What is necessary to improve rail safety? The department has yet to tell us how this will improve rail safety. The data currently collected in the black box provides enormous information with regard to accidents or incidents once the TSB chooses to use that information to investigate.

It is not yet clear what this new LVVR will do to improve rail safety. If you look at the sheer volume of incidents happening in the rail industry there's no demonstration, this will improve rail safety one iota.

There is also one misnomer that somehow it has been presented that the workers who work in the railways don't give a damn about rail safety. It is quite the opposite. It is our members who die on the front lines if a train should derail. There is no regard that we care about safety. Of course we value safety.

There is so much information currently collected, but the department is unable to provide how this will change or improve rail safety. This information should be provided in the legislation right now.

Senator Manning: I would find it difficult to believe the engineer at the front of the train wouldn't be worried about safety. I find that hard to believe.

I am trying to find what suggestions can be made. I understand from what has been said that the information gathered would only be common to the confines of the TSB.

Even if we agree to that as an amendment from our committee, the information is collected in the locomotive. I just don't understand. I don't pretend to understand. How would you guarantee that protection, even though we can say here that only the information gathered through the process of an investigation into an accident would happen?

The information is gathered. We have this cross-border issue that they talked about earlier. I am wondering what mechanism you would put in place that would guarantee the information collected would be kept private. Even if we agree with the

combinaison des deux, et quels devraient être les paramètres applicables à cet appareil pour en assurer l'utilité. L'étude n'a pas vraiment porté sur les avantages que pourrait procurer cet équipement. C'était donc un peu trompeur.

M. Yussuff : C'était après le fait. Des questions fondamentales se posent toujours quant à la façon dont cette technologie améliorera la sécurité ferroviaire. Le BST n'est pas en mesure d'y répondre. Si vous demandez à n'importe qui de vous dire ce qu'il aimerait, vous obtiendrez une foule de réponses.

Que faut-il pour améliorer la sécurité ferroviaire? Le ministère ne nous a toujours pas expliqué comment cet appareil améliorera la sécurité ferroviaire. Les données qui sont actuellement recueillies dans la boîte noire fournissent beaucoup de renseignements sur les accidents ou les incidents lorsque le BST choisit de s'en servir dans le cadre de ses enquêtes.

On ne sait pas encore en quoi les nouveaux enregistreurs audio-vidéo de locomotive amélioreront la sécurité ferroviaire. Si vous examinez l'impressionnant volume d'incidents qui se produisent dans l'industrie ferroviaire, rien ne prouve que cette technologie améliorera d'un iota la sécurité ferroviaire.

Les gens croient aussi à tort que, d'une certaine façon, d'après ce qui a été présenté, les cheminots se fichent éperdument de la sécurité ferroviaire. C'est tout le contraire. Ce sont nos membres qui perdent la vie sur le terrain en cas de déraillement. Il ne fait aucun doute que nous nous préoccupons de la sécurité. Bien sûr que nous valorisons la sécurité.

Il y a tellement de données qui sont déjà recueillies, mais le ministère n'est pas capable d'expliquer comment cet appareil changera ou améliorera la sécurité ferroviaire. Cette information devrait être fournie dans le projet de loi à l'heure actuelle.

Le sénateur Manning : J'aurais du mal à croire que le mécanicien à l'avant du train ne se soucierait pas de la sécurité. J'ai peine y croire.

J'essaie de savoir ce qu'on peut proposer. Je crois comprendre, d'après ce qui s'est dit, que les renseignements recueillis ne seraient utilisés que par le BST.

Même si notre comité accepte de proposer un tel amendement, il reste que l'information est recueillie dans les locomotives. Je ne comprends tout simplement pas. Je ne prétends pas non plus comprendre. Comment garantiriez-vous la protection, même si nous pouvons dire ici que les données recueillies seraient accessibles uniquement dans le cadre d'une enquête sur un accident?

L'information est recueillie, mais il y a aussi la question des activités transfrontalières dont on a parlé tout à l'heure. Je me demande quel mécanisme vous mettriez en place pour garantir que les renseignements recueillis demeurent confidentiels. Même

suggestion put forward, I still have in my mind a grey area of how you keep that protected.

Mr. Yussuff: The law should be very explicit that only the Transportation Safety Board should have access to the information and no one else. To do so would be illegal. The railway company takes it or it ends up in U.S. hands when they are not entitled to do so. Once the train crosses the border, you press a button like you do on an airline right now and it starts over from scratch.

Mr. Ashley: The data could be encrypted. There is a lot of encryption technology. The TSB could be the only ones with the encryption key to render the data useful. In aviation they have the ability with some of their equipment. Once they have clearance they had a clear trip free from incident, they have the ability to scrub the data and then the recorder starts over again.

The Chair: How difficult would this process be? If they were receiving videotape at the National Transportation Safety Board from every railroad trip every day, how many tapes would that be? How much information would that be? I shouldn't use the word "tapes." You don't need tapes. How much information would they be receiving? How could they even look at it? It would be hundreds for the day.

Mr. Ashley: I am sure they wouldn't be getting every train for every trip. Of course, they would be getting stuff on a reportable incident that they need to investigate. As for random, they could select or request specific trips for that.

The objective would be to have it on a loop that erases itself after a period of time. If there is no incident, there is need to view the data, right?

The Chair: I don't know. I am asking you. It would be like an audit. Is that what you are suggesting?

Mr. Ashley: Yes, a random audit.

The Chair: They wouldn't be getting all the information. They would just be getting the audited information that's important.

Mr. Ashley: Right. Then that limits the amount of privacy information that could be potentially leaked or misused. Then it would only be to the TSB, which has safeguards in their legislation to protect the privacy of that information.

si nous approuvons la proposition mise de l'avant, il subsiste une zone grise dans mon esprit quant à la protection de ces renseignements.

M. Yussuff : La loi devrait prévoir très explicitement que seul le Bureau de la sécurité des transports a accès aux renseignements, et personne d'autre. Autrement, ce serait illégal. La compagnie de chemin de fer prend ces renseignements ou les fait passer entre les mains des Américains, alors qu'elle n'en a pas le droit. Une fois que le train traverse la frontière, il suffit d'appuyer sur un bouton, comme ce qu'on fait actuellement à bord des avions, et le tout recommence à zéro.

M. Ashley : Les données pourraient être cryptées. Il y a beaucoup de technologies de cryptage. Le BST pourrait être le seul à disposer d'une clé de chiffrement pour rendre les données utilisables. Dans le domaine de l'aviation, on peut le faire grâce à certains des équipements. Une fois qu'on obtient la confirmation que le trajet s'est déroulé sans aucun incident, on a la capacité d'effacer les données, puis l'enregistreur repart à neuf.

Le président : À quel point ce processus serait-il difficile? Si le Bureau de la sécurité des transports devait recevoir les enregistrements de tous les trajets ferroviaires effectués chaque jour, combien de vidéocassettes cela représenterait-il? Quelle serait la quantité de données? Je ne devrais pas utiliser le mot « vidéocassettes ». Vous n'en avez pas besoin. Bref, combien de données recevrait-on? Comment s'y prendrait-on pour les passer en revue? Il y en aurait des centaines par jour.

M. Ashley : Je suis sûr qu'on ne recevrait pas les données de chaque train pour chaque trajet. Bien entendu, on recueillerait de l'information sur les incidents à déclaration obligatoire qui doivent faire l'objet d'une enquête. En ce qui concerne les vérifications effectuées au hasard, on pourrait sélectionner ou demander des données pour des trajets précis.

L'objectif serait d'avoir un enregistrement en boucle qui s'efface tout seul après une certaine période. S'il n'y a pas d'incident, il n'est pas nécessaire de consulter les données, n'est-ce pas?

Le président : Je ne sais pas. Je vous le demande. Ce serait comme une vérification. Est-ce bien ce que vous proposez?

M. Ashley : Oui, une vérification au hasard.

Le président : En somme, on n'obtiendrait pas toute l'information. On ne recevrait que les renseignements vérifiés qui sont importants.

M. Ashley : Voilà. On limite ainsi la quantité de renseignements personnels exposés à un risque de fuite ou d'utilisation malveillante. Ensuite, ces données ne seraient transmises qu'au BST, dont la loi habilitante prévoit des garanties pour en protéger la confidentialité.

The Chair: Are you not worried about the National Transportation Safety Agency if you are talking about privacy issues such as people changing and all that stuff? Are you not worried about that stuff being sent over to a government agency that has no responsibility to anybody?

Le président : Ne vous inquiétez-vous pas du Bureau de la sécurité des transports en ce qui a trait aux questions de respect de la vie privée, comme lorsque les travailleurs doivent se changer et tout le reste? Ne craignez-vous pas que ces images soient envoyées à un organisme gouvernemental qui n'a aucune responsabilité envers qui que ce soit?

Mr. Yussuff: We can hold them accountable if they breach the law. They can go to jail for doing so.

M. Yussuff : Nous pouvons le tenir responsable s'il enfreint la loi. Il s'agit d'une infraction passible d'une peine d'emprisonnement.

The Chair: Can't you hold the railroads accountable?

Le président : Ne pouvez-vous pas tenir les compagnies ferroviaires responsables?

Mr. Yussuff: You had them before your committee. Did they give any indication they were going to live up to their responsibilities?

M. Yussuff : Leurs représentants sont venus témoigner devant votre comité. Ont-ils laissé entendre qu'ils allaient assumer leurs responsabilités?

The Chair: Yes.

Le président : Oui.

Mr. Yussuff: I think it is a fundamental difference as to how the railroads see and use this information. They see it in a very different light versus the need that it should be only used in regard to safety in the investigation of an incident or an accident, not for disciplinary purposes. That's the fundamental difference we have in regard to the railroad view of this data versus the National Transportation Safety Board.

M. Yussuff : Je crois qu'il y a une différence fondamentale dans la façon dont les compagnies de chemin de fer perçoivent et utilisent ces renseignements. Elles les voient sous un angle très différent, à l'opposé de l'idée selon laquelle il faut utiliser ces données uniquement dans le cadre d'une enquête sur un incident ou un accident, à des fins de sécurité plutôt qu'à des fins disciplinaires. Voilà la différence fondamentale, selon nous, entre le point de vue des compagnies de chemins de fer au sujet de ces données et celui du Bureau de la sécurité des transports.

The other side is that the National Transportation Safety Board contracts out their responsibility to the railroad companies in regard to public safety. They should not be doing that because it's easy to let the railroad investigate an incident rather than the National Transportation Safety Board doing their job because they said that they can trust this body to do the investigation.

Par ailleurs, le Bureau de la sécurité des transports confie sa responsabilité en matière de sécurité publique aux compagnies de chemin de fer. Il ne devrait pas procéder ainsi parce qu'il est facile de laisser les compagnies ferroviaires enquêter sur un incident; au lieu de cela, le Bureau de la sécurité des transports devrait faire son travail lui-même parce que les compagnies ferroviaires ont dit faire confiance à cet organisme pour mener les enquêtes.

Yes, sometimes there needs to be a joint investigation, but the Transportation Safety Board should be taking responsibility for its own commitment to protect public safety and no one else.

Oui, il arrive parfois qu'une enquête conjointe s'impose, mais le Bureau de la sécurité des transports devrait assumer la responsabilité de son propre engagement à protéger la sécurité publique, et il devrait être le seul à le faire.

Senator Manning: I am going back to a question that the chair asked earlier. Given the scenarios of cameras at banks, cameras on us in here and everywhere, the fact is that a conversation between two people standing in line at a bank is not recorded. The cameras are there for security reasons.

Le sénateur Manning : Je reviens sur une question que le président a posée tout à l'heure. Pour ce qui est des caméras installées dans les banques et partout ailleurs, même ici, le fait est qu'on n'enregistre pas la conversation entre deux personnes qui font la file à une banque. Les caméras sont là uniquement pour des raisons de sécurité.

We go back to Supreme Court decisions that have been made in the past where employees have a legitimate expectation of privacy. I have a concern of safety and I have a concern of people's privacy, especially if you are working from 8 to 10 or 12-hour shifts. We all say things in the run of a day that maybe we didn't want the world to know that we said them.

D'après les décisions rendues par la Cour suprême par le passé, les employés ont une attente légitime en matière de vie privée. Je m'inquiète de la sécurité et du respect de la vie privée des gens, surtout s'ils travaillent de 8 à 22 heures ou par quart de 12 heures. Il nous arrive tous de dire des choses au courant de la journée que nous ne voudrions peut-être pas que le monde sache.

My concern is how we protect the privacy of individuals at the same time as protecting the safety of the people on that train. I am not comfortable with some of the things in the bill that give me a level of satisfaction that safety is the number one concern. I fail to see that in some parts of the bill that have been put forward so far.

I am looking for someone to give me some idea. I am concerned by the lack of consultation with people that represent 25,000-plus employees, if my numbers are correct, and the lack of consultation with your groups versus the consultation that seemed to be held with other people who have come forward to us here. In Newfoundland and Labrador we say it's the tail wagging the dog because it seems to be a bit of a situation.

Could I hear from either one of you on the fact that when you open a door to allow LVVRs in the cab, the door is open? Are you aware of any other jurisdictions in the world that use this technology that we could go to, to get the best practices from and learn from, as Senator Bovey mentioned earlier? I haven't heard of others. Is there anyone who can come forward?

Mr. Snow: No. If it was that universal, you would have heard it by now. I would also like to comment that of the two large railways, one is poised and has cameras in every facility which are presently cloaked. They are waiting for this type of opportunity and this erosion of privacy to expand and monitor every employee, every single day. That's unacceptable to us, senators.

Mr. Ashley: To expand on what Mr. Snow has said, in the railway we already have forward-facing cameras on every locomotive which capture everything that happens outside of the front of the cab. We also have cameras on poles in all the yards that monitor the yards. The expectation of privacy doesn't exist in those public places. We know they're there. They're there for a purpose.

In the cab of a locomotive you are talking about capturing a crew that is there for 12 hours, everything they do and everything talk about. We hear about fatigue in the rail industry. A lot of fatigue countermeasures are conversations with your crewmates, alertness checks and such. That will no longer exist. We have senior employees and junior employees that may question each other's judgment or application of a rule. That conversation will not exist if it's videotaped. They will not incriminate themselves.

Ce qui me préoccupe, c'est la façon dont nous protégeons la vie privée des gens tout en protégeant la sécurité des passagers à bord du train. Je ne suis pas à l'aise avec certaines des dispositions du projet de loi, car elles ne me donnent pas l'assurance que la sécurité est la principale préoccupation. Cela semble faire défaut dans certaines parties du projet de loi, telles qu'elles ont été présentées jusqu'ici.

J'aimerais qu'on me donne des idées. Je suis préoccupé par le manque de consultation avec des gens qui représentent, sauf erreur, plus de 25 000 employés; vos groupes n'ont pas été consultés alors qu'il semble y avoir eu des consultations avec d'autres personnes qui ont témoigné devant nous. À Terre-Neuve-et-Labrador, nous disons que c'est la queue qui remue le chien, et cela semble être le cas en l'occurrence.

L'un ou l'autre d'entre vous peut-il parler des risques auxquels on s'expose en autorisant l'installation d'enregistreurs audio-vidéo dans les cabines de locomotive? Savez-vous si d'autres pays ont recours à cette technologie afin que nous puissions examiner leurs résultats, dégager des pratiques exemplaires et en tirer des leçons, comme la sénatrice Bovey l'a mentionné tout à l'heure? Je n'en ai pas entendu parler. Quelqu'un peut-il se prononcer là-dessus?

M. Snow : Non. Si c'était si universel, vous en auriez entendu parler à l'heure qu'il est. J'aimerais ajouter que l'une des deux grandes compagnies de chemins de fer est prête à passer à l'action, car elle a dissimulé des caméras dans chacune de ses installations. Elle attend ce genre d'occasion et ce genre d'érosion du droit à la vie privée pour étendre ses activités de surveillance et garder l'œil sur tous les employés, jour après jour. Nous trouvons cela inacceptable, mesdames et messieurs les sénateurs.

M. Ashley : Pour enchaîner sur ce que M. Snow vient de dire, dans le domaine ferroviaire, chaque locomotive est déjà munie de caméras dirigées vers l'avant, qui enregistrent tout ce qui se passe à l'extérieur, devant la cabine. On a également installé des caméras sur des poteaux dans toutes les gares de triage en vue de surveiller les lieux. L'attente en matière de vie privée n'existe pas dans ces endroits publics. Nous savons que les caméras sont là. Elles sont là pour une raison.

Par contre, dans la cabine de locomotive, on captera les moindres faits et gestes des membres de l'équipage qui sont là pendant 12 heures d'affilée; tout ce qu'ils font et tout ce qu'ils disent seront enregistrés. La fatigue est un sujet dont on entend parler dans l'industrie ferroviaire. Dans bien des cas, on peut lutter contre la fatigue en entamant des conversations avec les autres membres de l'équipage, en faisant des vérifications de vigilance, et cetera. Tout cela ne se fera plus. Les employés, qu'ils soient anciens ou débutants, pourraient mettre en doute le jugement de leurs collègues ou l'application d'une règle. Ces conversations n'auront plus lieu si elles sont enregistrées. Les employés ne voudront pas s'incriminer.

I think the detrimental effect of this in the cab of the locomotive will be far greater than the potential benefit from this technology.

Selon moi, les effets néfastes de la présence d'enregistreurs audio-vidéo dans les cabines de locomotive seront beaucoup plus importants que les avantages éventuels de cette technologie.

Mr. Yussuff: Currently you have voice recording on the trains already. Engineers talk to each other on a consistent basis, and that is there for good reasons. The public needs to be assured this information is there to ensure that if there is an accident or incident the Transportation Safety Board can have access to that information.

M. Yussuff : À l'heure actuelle, il y a déjà un enregistrement audio dans les trains. Les mécaniciens se parlent constamment, et ces appareils sont là pour de bonnes raisons. La population doit avoir l'assurance que ces renseignements sont recueillis pour que le Bureau de la sécurité des transports puisse y accéder en cas d'accident ou d'incident.

We learned from a previous accident that took place on VIA Rail that this was something that was lacking. The first people came forward and said, "Hey, we want to work with the department to ensure they have access to voice recording on the locomotive." They did not oppose it because we have that, of course, already on airlines. Pilots do it all the time. It's a normal thing.

Nous avons appris que c'est justement ce qui faisait défaut dans un accident antérieur mettant en cause un train de VIA Rail. Les premiers intervenants sont venus dire : « Écoutez, nous voulons travailler avec le ministère pour nous assurer qu'il a accès à l'enregistrement audio à bord de la locomotive. » On ne s'y est pas opposé parce que, bien entendu, c'est déjà ainsi à bord des avions. Les pilotes le font tout le temps. C'est la procédure habituelle.

The department has yet to produce any study on how this is going to improve rail safety. Not a single proposal has been put forward. We would like to have it, but besides that have you done a study? Have you actually sat down and said, "How will this really improve the safety of railways in this country?" More important, maybe that's one of the things that can be done. Maybe we could take this out and say to the department, "Maybe you need to conduct a long-term study to see the viability of this technology and how it will improve rail safety." If it's not going to change anything, why are we doing it?

Le ministère n'a pas encore produit d'étude sur la façon dont cette technologie améliorera la sécurité ferroviaire. Aucune proposition n'a été mise de l'avant. Nous aimerions bien que ces enregistreurs soient installés, mais à part cela, avez-vous fait une étude? Avez-vous pris la peine d'organiser des réunions pour déterminer comment cet appareil améliorera vraiment la sécurité des chemins de fer au pays? Fait plus important, c'est peut-être l'une des mesures qui s'imposent. Nous pourrions dire au ministère : « Vous devez peut-être mener une étude à long terme pour évaluer la viabilité de cette technologie et déterminer comment elle va rehausser la sécurité ferroviaire. » Si cela ne va rien changer, alors pourquoi à quoi bon?

By the way, we do have laws in this country to restrict and protect people's privacy. There is legislation provided. The Privacy Commission has come here and made their own presentation, so we don't have to speak to that. I think we're coming from a perspective that we value public safety. Our members value the job they do on behalf of the railway.

N'oublions pas qu'il y a des lois au pays qui protègent la vie privée des gens. Il existe des lois à cet effet. Le Commissariat à la protection de la vie privée a comparu et a fait valoir son point de vue, alors nous n'avons pas besoin d'en parler. De notre côté, nous nous préoccupons de la sécurité du public. Nos membres ont à cœur le travail qu'ils font au nom de la compagnie de chemin de fer.

We don't think this technology will change one thing with regard to improving the safety of the railway and, plus, it will invade the privacy of workers.

Nous estimons que non seulement cette technologie ne va aucunement améliorer la sécurité du transport ferroviaire, mais en plus, elle va porter atteinte à la vie privée des travailleurs.

Senator Manning: Is there any other jurisdiction that you're aware of in the world today that uses this technology that we could reference as a committee to learn best practices from?

Le sénateur Manning : À votre connaissance, y a-t-il d'autres pays ailleurs dans le monde où on se sert de cette technologie et de qui nous pourrions tirer des leçons et apprendre les meilleures pratiques?

Chris Roberts, National Director, Social and Economic Policy, Canadian Labour Congress: We will certainly do our best to find those best practices and provide them to the committee.

Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques, Congrès du travail du Canada : Nous nous efforcerons de trouver ces renseignements puis nous vous reviendrons là-dessus.

Senator Mitchell: My first question is with respect to the analogy that people are drawing to airplanes. You are saying that somehow voice recordings in the cockpit of a locomotive would be detrimental. The logical extension of that would be to take voice recordings out of the cockpits in discussions on airplanes.

Mr. Yussuff: I am saying quite the opposite. I am saying we recognize there is value in voice recordings in the locomotive. At one time that didn't exist. Now it does exist and it's in the black box.

Senator Mitchell: It's only voice recordings of external conversations. It's not internal, among the workers. The logical conclusion of what you are saying is that we should take it out of airplanes because the junior officer might be restrained from saying something because they are being recorded. We have had them for decades in airplanes, and I don't think you would want to argue that.

Mr. Ashley: No, and I am not arguing that. We're saying that is fine because that's currently under the Transportation Safety Board Act now. I know you heard, I think it was, the deputy minister say that this has been in aviation for years, and there is no protection on that equipment.

I talked to my brothers and sisters at ALPA, and they said, "Of course it's protected. It falls under the same protection of privilege that you are seeking under section 28 of the TSB Act." The data is privileged data. We're saying that we expect the same. We expect the same. They don't have expanded use of the data. It's protected by the TSB, and we want nothing different.

Senator Mitchell: But the train companies get the black box data now.

Mr. Ashley: They do but that is not intrusive. That doesn't have personal information on it, personal information of images and conversations. That is the speed of the train, the brake pressure, when the brake was applied and where the train is. We're saying that's fine. We are not objecting to that. We are saying it already exists. A lot of that takes away the need for what they are seeking now.

The Chair: It is like radio and TV.

Mr. Ashley: Right.

Senator Mitchell: On the argument that there isn't precedent for this, there is. Metrolinx is using it in Ontario right now and it's being used in the U.S. right now. If I could go one step further, the PTC case hasn't been working for Amtrak, but maybe it's just not adequately applied yet.

Le sénateur Mitchell : Ma première question porte sur la comparaison que font les gens avec les avions. Vous dites que les enregistrements audio à bord des cabines de locomotive auraient des effets préjudiciables sur le droit à la vie privée. Par conséquent, la logique serait d'éliminer ces enregistrements des postes de pilotage des avions.

M. Yussuff : Non, je dis totalement le contraire. En fait, nous reconnaissons l'utilité des enregistrements audio à bord des locomotives. À une certaine époque, il n'y en avait pas, mais aujourd'hui, cela se trouve désormais dans la boîte noire.

Le sénateur Mitchell : Il ne s'agit ici que des conversations avec les gens de l'extérieur. On n'enregistre pas les conversations entre les employés. Selon ce que vous dites, j'en déduis donc qu'il faudrait retirer ces enregistrements des postes de pilotage des avions, parce que le jeune pilote pourrait hésiter à poser des questions en sachant qu'il est enregistré. Nous avons ces enregistreurs dans les avions depuis des décennies, alors je ne crois pas que c'est ce que vous voulez dire.

M. Ashley : Ce n'est pas ce que je dis. Nous n'y voyons pas d'inconvénient, puisque c'est désormais régi par la Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports. Je pense que vous avez entendu le sous-ministre, si je ne me trompe pas, qui a dit que cela se trouvait dans les avions depuis des années, mais qu'il n'y avait aucune protection relative à cet équipement.

J'en ai parlé à mes collègues de l'ALPA et ils m'ont confirmé qu'évidemment, ces données étaient protégées en vertu de l'article 28 de la Loi sur le Bureau de la sécurité des transports. Ce sont des données confidentielles, et nous nous attendons à la même protection. L'utilisation des données est limitée et protégée par le Bureau de la sécurité des transports, et nous ne voulons rien y changer.

Le sénateur Mitchell : Mais les sociétés ferroviaires ont maintenant les enregistrements de la boîte noire.

M. Ashley : Oui, mais ce n'est pas intrusif. Ces enregistrements ne contiennent pas de renseignements personnels, d'images ou de conversations personnelles. Il est question ici de la vitesse du train, de la pression des freins, du moment où on a appliqué les freins et de l'emplacement du train. Nous n'y voyons donc aucun inconvénient. Cela existe déjà, et pour cette raison, il n'est pas nécessaire d'en exiger davantage.

Le président : C'est comme la radio et la télévision.

M. Ashley : C'est exact.

Le sénateur Mitchell : Vous dites qu'il n'existe pas de précédent, mais en fait, il y en a. Metrolinx l'utilise en ce moment en Ontario et, on l'utilise également aux États-Unis. J'irais même jusqu'à dire que si le système de commande

intégrale des trains n'a pas fonctionné pour Amtrak, c'est peut-être simplement parce qu'il n'a pas été appliqué adéquatement.

Mr. Ashley: Metrolinx is using it right now. They're using it under the current law, with which we agree. They can't access the data. They are not viewing the data or monitoring their employees. They are capturing the data. If there is an incident, the TSB will have access to the data only.

We're saying that's fine. Metrolinx is using it and they're abiding by the current law. CN and CP both have some equipment with that technology installed on it. It's protected under the current law. We're saying the current law is the way it needs to be protected.

They do have it in the United States, and in the United States they have no privacy legislation. They don't have the same protections that we as Canadians have here. I can tell you because my union is part of an international union, and hat international union represents rail workers in the U.S. It's not being used in the U.S. the way they are saying it will be used here.

At least one of the major carriers in the U.S. does use it for employee monitoring and has issued discipline for minor policy infractions unrelated to safety. That's where a lot of our concerns come from. It is from talking to our counterparts in the U.S. where this is ongoing now.

None of our professional Canadian railroaders hired on to the railway to have fewer rights than regular Canadian citizens, and we are asking that you protect their rights.

Senator Mitchell: With respect to protection, you haven't really addressed the fact that there are a number of ways to address a grievance or to address a problem.

First of all, you have a grieving process.

Second, there are huge fines for companies that would misuse this: $50,000 for an individual and $250,000 for a company that would misuse it.

Third, I understand your unease about regulations, but the regulations will follow and you will be consulted on that regulatory process. It's not like the unions are weak. You are significant, powerful unions, and you have significant, powerful impact on the management of your own railroad. It seems to me there is lots of redress if this information were ever to be misused. You are not completely vulnerable to that by any means.

Finally, I would say that a lot of your argument is premised upon the idea that government should be responsible, that TSB should be responsible for safety. Do we really want to have a

M. Ashley : Metrolinx l'utilise maintenant, en vertu de la loi actuelle, ce qui est une bonne chose. Ils ne peuvent pas accéder aux données. Ils n'analysent pas les données et ne surveillent pas leurs employés. Ils ne font qu'enregistrer des données, et en cas d'incident, seul le BST y aura accès.

C'est très bien. Metrolinx l'utilise conformément à la loi actuelle. Le CN et le CP ont déjà ce système sur leur équipement. Les données sont protégées au titre de la loi actuelle, et nous sommes d'avis qu'il doit en être ainsi.

On le fait aux États-Unis, et dans ce pays, il n'y a pas de loi sur la protection des renseignements personnels. Ils n'ont pas les mêmes protections que nous avons ici au Canada. Je le sais, parce que mon syndicat fait partie d'un syndicat international qui représente les cheminots aux États-Unis. On n'utilise pas ces données là-bas comme on envisage de le faire ici.

Je vous dirais qu'au moins une des grandes compagnies aux États-Unis utilise ces données dans le but de surveiller ses employés et a même imposé des sanctions disciplinaires pour des manquements mineurs aux politiques qui n'avaient rien à voir avec la sécurité. Nous en avons pris connaissance après avoir discuté avec nos homologues américains, et c'est ce qui est à l'origine de nos préoccupations.

Nos cheminots professionnels recrutés par des compagnies de chemin de fer devraient jouir des mêmes droits que tous les citoyens ordinaires, et par conséquent, nous vous demandons de protéger leurs droits.

Le sénateur Mitchell : En ce qui a trait à la protection, vous n'avez pas vraiment abordé le fait qu'il existe plusieurs façons de déposer un grief ou de régler un problème.

Tout d'abord, vous avez un processus de traitement des griefs.

Ensuite, il y a d'importantes amendes qui sont imposées aux entreprises qui feraient un mauvais usage de ces données : 50 000 $ pour un particulier et 250 000 $ pour une société.

Enfin, je comprends votre inquiétude par rapport à la réglementation, mais sachez que vous serez consultés dans le cadre du processus réglementaire. Vous êtes des syndicats puissants qui avez votre mot à dire et une influence importante sur la gestion de votre chemin de fer. Il me semble qu'il y a suffisamment de recours possibles en cas d'utilisation abusive de l'information. Chose certaine, vous n'êtes pas du tout démunis.

Enfin, je dirais qu'une grande part de vos arguments se fondent sur l'idée que le gouvernement et le BST devraient être responsables de la sécurité. Veut-on réellement d'un réseau

railway system where we absolve the management of the railway companies of its responsibility for safety? The companies will be responsible for safety right up to this point, but not up to this point. I mean I don't want to have a company running a railroad that is in any way limited in its responsibility for safety and that government would somehow be better at doing that than them, particularly if they are doing it in parallel or if they are doing it at the same time.

Mr. Yussuff: Let me make two points. First of all, we're simply saying that this legislation was sloppily drafted by the drafters. I think your job, as senators, is to say, "We have enough presentation that makes that point. The government should fix the legislation." That's what the Senate is here to do. We are not trying to tell you to do anything else but that.

Second, yes, the railway companies have a fundamental responsibility to operate the railways safely, but when there is a breach in that it is the Transportation Safety Board's responsibility to investigate and do what is necessary to ensure they meet that requirement.

Our members understand that the Transportation Safety Board is an independent agency to protect the public interest. We're not saying that railway companies don't have a responsibility to operate safely. When there is a breach, it is their job to investigate and use the collected data in an adequate way to ensure the rights of employees are protected and to ensure how to fix it and to make sure it doesn't happen again.

I think that's a basic responsibility, but that's not to say the railway companies are absolved of safety. Of course they have a fundamental responsibility for safety.

Senator Mitchell: There is a public interest in safety as well, you're saying. One thing that is being forgotten also in this debate in the last 45 minutes is the idea that somehow we are discounting the importance of proactive use of information.

You are quite happy with having the information used after the fact of an accident, but the logic of it is that we would want to know if there are systemic things occurring so that we could, therefore, avoid or prevent accidents. It seems to me to be a fundamental, logical premise of safety in operating some pretty intense and significant equipment.

Your concern is that it might be misused but, if you look at this act, I don't agree with you that it has been written poorly. I think it has been written very tightly. The act is rigorous about how it will restrict the use of any of the data. It will be encrypted and it can't be accessed arbitrarily by the company. It isn't real time streamed.

ferroviaire dans lequel on décharge les sociétés ferroviaires de toute responsabilité en matière de gestion de la sécurité? Les compagnies seront responsables de la sécurité jusqu'à ce point, mais pas plus loin. Je ne voudrais surtout pas qu'une compagnie de chemin de fer soit limitée dans sa responsabilité à l'égard de la sécurité et que le gouvernement soit plus efficace qu'elle en la matière, particulièrement s'il prend des mesures en parallèle.

M. Yussuff : Permettez-moi de faire deux observations. Dans un premier temps, sachez que le projet de loi est tout simplement mal rédigé. Je pense qu'en tant que sénateurs, vous avez suffisamment entendu d'arguments en ce sens pour demander au gouvernement de rectifier le tir et de modifier la loi. C'est ce à quoi sert le Sénat. Nous ne vous demandons rien d'autre.

Ensuite, oui, les compagnies de chemin de fer ont la responsabilité fondamentale d'exploiter les chemins de fer en toute sécurité, mais lorsqu'il y a un incident, il incombe au Bureau de la sécurité des transports d'enquêter et de faire le nécessaire pour s'assurer que les exigences soient respectées.

Nos membres sont conscients que le Bureau de la sécurité des transports est un organisme indépendant chargé de protéger l'intérêt public. Nous ne disons pas que les compagnies de chemin de fer n'ont pas la responsabilité d'exploiter leur chemin de fer en toute sécurité. Lorsqu'il y a un problème, il leur incombe d'enquêter et d'utiliser les données recueillies de manière adéquate pour assurer la protection des droits des employés et pour veiller à ce que le problème soit réglé et ne se reproduise pas.

Je pense que c'est une responsabilité de base, mais cela ne signifie pas que les compagnies ferroviaires n'auront aucune responsabilité à assumer au chapitre de la sécurité. Bien entendu, ils ont une responsabilité fondamentale à cet égard.

Le sénateur Mitchell : Vous dites qu'il y a également un intérêt du public en matière de sécurité. Cependant, depuis le début de ce débat, on semble ne pas tenir compte de l'importance de l'utilisation proactive de l'information.

Vous n'avez pas d'objection à ce qu'on utilise les renseignements après un incident, mais il me semble logique de vouloir relever et corriger les problèmes systémiques pour éviter ou prévenir les accidents. À mon avis, cela va de soi, lorsqu'on exploite un tel équipement.

Vous craignez que les enregistrements soient utilisés à mauvais escient, mais si vous regardez la loi, je ne crois pas qu'elle soit mal rédigée, contrairement à ce que vous pensez. Je pense qu'on l'a rédigée rigoureusement. La loi limite l'utilisation des données. Les données seront chiffrées, et la compagnie ne pourra pas y avoir accès de façon arbitraire. Ce n'est pas un flux de données en temps réel.

Finally, on the idea that once it goes over the U.S. line it is a problem, how often has that been a problem with airlines? Thousands of airlines go over thousands of borders every day.

Enfin, pour revenir à l'idée que la situation pourrait être problématique lorsqu'on franchit la frontière américaine, dans quelle mesure est-ce un problème pour les compagnies aériennes? Des milliers de compagnies aériennes traversent des milliers de frontières chaque jour.

Mr. Snow: All the data gets erased. Once they have tied up at the terminal and it has been concluded there has been no incident, all the data is scrubbed. It's gone. Presently, the way the legislation is drafted, the companies will have access to it on a random basis. We don't think that will lead to any proactive approach of management.

M. Snow : Toutes les données sont effacées. Une fois que les avions sont immobilisés sur le tarmac et qu'on a conclu qu'aucun incident ne s'est produit, on efface toutes les données. À l'heure actuelle, le projet de loi est rédigé de façon à ce que les sociétés puissent y avoir accès de façon aléatoire. Nous ne pensons pas que cela va donner lieu à une approche proactive de la gestion.

With regard to grievances and the power of the unions, we're speaking on behalf of thousands of members expressing our concerns on privacy issues that we believe you have the power to change. As far as grievances go, when I first came back into rail about 10 months ago in this position I was faced with 1,400 cases that were registered for arbitration with one company.

En ce qui concerne les griefs et le pouvoir des syndicats, nous parlons au nom de nos milliers de membres inquiets lorsque nous disons que vous avez le pouvoir de changer les choses. Pour ce qui est des griefs, lorsque je suis revenu dans le secteur ferroviaire il y a environ 10 mois, j'avais 1 400 demandes d'arbitrage pour une seule société.

We don't have a lot of opportunity because the right to grieve has taken away a proactive way of dealing with these issues.

Nous n'avons pas beaucoup de possibilités, car le droit de formuler un grief nous a privés d'une façon proactive de régler ces questions.

Mr. Ashley: When we talk about proactive, the TSB has the ability to do those proactive random audits now. When you say you want the government to have the ultimate responsibility for safety, who has the ultimate responsibility for all Canadians? It is the government, and they should have it.

M. Ashley : Rien n'empêche le BST d'effectuer ces vérifications aléatoires proactives. Lorsque vous dites que vous voulez que le gouvernement assume la responsabilité ultime de la sécurité, qui a la responsabilité ultime de tous les Canadiens? C'est le gouvernement, et il doit en être ainsi.

We're not saying to absolve railways of their obligations under safety, but we're saying when it infringes on something as fundamental as privacy rights there needs to be some protections around that. The best people to protect are the government, the TSB. They have had these protections for years and they are the best ones to handle that.

Nous ne prétendons pas absoudre les compagnies de chemin de fer de leurs obligations en matière de sécurité, mais nous disons que si cela porte atteinte à quelque chose d'aussi fondamental que le droit à la vie privée, il faut qu'il y ait des protections à cet égard. Le gouvernement et le BST sont les mieux placés pour veiller à ce que ce droit soit respecté. Ce sont des données qu'ils protègent depuis des années et ils sont les meilleurs pour le faire.

You talk about remedies for violations. Tell that to an individual that has had their privacy rights violated and the humiliation and everything else. You can fine the company but you can't fix that individual. You can't take that back or rewind the LVVR tape, as such.

Vous parlez des recours en cas de violation. Dites cela à une personne dont le droit à la vie privée a été bafoué et qui s'est fait humilier. On a beau imposer une amende à la compagnie, on ne répare pas les torts que la personne a subis. On ne peut pas retourner en arrière ni reculer la bande de l'EAVL.

Senator MacDonald: I guess it's fairly obvious that Senator Mitchell and I completely disagree on the approach to this in principle. We talk about a proactive position to prevent accidents. Again, the PTC technology is a proactive way of approaching this. Sure, it's costly, but if you ask the people who saw the centre of Lac-Mégantic incinerated and the families who lost 47 members what cost they would pay to undo what was done there, I am sure the costs would be more than justified.

Le sénateur MacDonald : Il est évident que le sénateur Mitchell et moi-même sommes complètement en désaccord concernant cette approche. Il est question d'une approche proactive visant à prévenir les accidents. Encore une fois, les systèmes de commande intégrale des trains sont une bonne option. Bien sûr, c'est coûteux, mais si vous demandiez aux gens qui ont vu le centre-ville de Lac-Mégantic réduit en cendres et aux familles qui ont perdu 47 de leurs proches le prix qu'ils seraient prêts à payer pour revenir en arrière et empêcher que cet

If this is the technology of the future, why are we waiting 20 years to implement it in Canada? It should be done now if this is the way things are going. Send something out into cyberspace, anything. Say something that's a little radical and send it out to cyberspace and try to get it back. Good luck. Once it's out there, it's gone and you will not get it back.

I don't care if it is encrypted or who is in charge or supposed to be in charge of privacy of it. I don't trust government with any information. I don't trust these promises that we'll protect your information because in the end somebody can get at the information.

To me it's a principle of privacy. It is a slippery slope. If I thought there was a large return on LVVRs in a cab, then maybe they could do something in terms of encryption. I think the return, what they would glean from this information, would be so marginal over the long run that it would not justify the compromising of people's privacy rights.

The Privacy Commissioner was here. He made it clear to us that this was a very broad intrusion into privacy rights. There were two small, narrow intrusions. As I said to him that day, how many intrusions do you make in the privacy act to the point where it eventually becomes meaningless and you have no privacy act? You have to draw a line somewhere, and I am strongly of the opinion that we should draw the line on this.

The Chair: I am not sure if he's testifying with you, but I think he wants you to comment, so please do.

Mr. Yussuff: The one area where I think senators would be very helpful is that railway safety is fundamental for our members. They are on the railway every day. They carry millions of freight across this country. They value what they do. They don't want a derailment to happen. Nor do they want to compromise their responsibility on a train and lose their life. They are the first to go, by the way. When the cabin goes they are the first to go.

Not once has there been recognition about the fundamental role the workers play in the safety of railway. It's true that legislation can improve lots and voice recording that went on the railway has added a new dimension for the Transportation Safety Board to use in regard to the investigation of accidents and incidents.

This is very intrusive. What the department has not been able to demonstrate is how this will improve rail safety at the same time as compromising the privacy of workers in the process.

accident ne se produise, je suis convaincu qu'ils vous diraient que le coût est amplement justifié.

Si c'est la technologie de demain, pourquoi alors attendons-nous 20 ans pour la mettre en œuvre au Canada? Cela devrait être fait dès maintenant. Envoyez quelque chose dans le cyberespace, n'importe quoi. Dites quelque chose d'un peu radical puis essayez de le récupérer. Bonne chance. Il est impossible de récupérer des données dans le cyberespace.

Que les données soient chiffrées ou que quelqu'un s'occupe de préserver leur confidentialité, cela m'importe peu. Je ne fais pas confiance au gouvernement. Je ne me fie pas à sa promesse de protéger ces renseignements, car au bout du compte, il y a toujours quelqu'un qui pourra y avoir accès.

Personnellement, je considère que la protection de la vie privée est essentielle. Nous avançons sur une pente glissante ici. Si je pensais qu'il y avait beaucoup à gagner par l'installation d'EAVL dans les cabines de locomotive, le chiffrage pourrait peut-être être intéressant. En fait, ce que cela nous apporte est si minime que cela ne vaut même pas la peine de compromettre les droits à la vie privée des gens.

Le commissaire à la protection de la vie privée a comparu devant le comité. Il a nous dit clairement qu'il s'agissait d'une grave atteinte au droit à la vie privée. Il y avait deux petites intrusions dans la vie privée. Comme je lui ai dit l'autre jour, ne pensez-vous pas qu'à force d'empiéter sur le droit à la vie privée, on risque de ne plus avoir de droit à la vie privée? Il faut fixer des limites quelque part, et je suis tout à fait d'avis que c'est ici qu'il faut le faire.

Le président : Je ne suis pas sûr si cette remarque s'adressait à vous, mais je pense qu'il veut que vous lui donniez votre point de vue, alors la parole est à vous.

M. Yussuff : Il y a quelque chose qui serait très utile, selon nous. Sachez que la sécurité ferroviaire est fondamentale pour nos membres. Ils circulent sur les voies ferrées jour après jour. Ils transportent des millions de tonnes de fret partout au pays. Nos membres tiennent à leur travail. Ils ne veulent pas qu'un déraillement se produise. Ils ne veulent aucunement négliger leur responsabilité et perdre la vie. Dans le cas d'un accident, ils sont les premiers touchés, soit dit en passant.

Personne ne reconnaît le rôle fondamental que jouent les travailleurs dans la sécurité du transport ferroviaire. Il est vrai que la loi peut améliorer les choses, et que les enregistrements audio ont ajouté de nouveaux éléments que le Bureau de la sécurité des transports peut utiliser dans le cadre d'une enquête sur un accident ou un incident.

C'est très intrusif. Le ministère n'a pas su démontrer dans quelle mesure cette technologie pouvait améliorer la sécurité ferroviaire. Or, l'empiétement sur la vie privée des travailleurs, lui, est bien réel.

We are not the United States. We're Canada. There are fundamental differences about how we see things. We have a Constitution. We have a responsibility to ensure we don't simply shirk our responsibility. This is the moment to say to the department they didn't get this right. Perhaps they want to sit down to talk about how we can study this to demonstrate to workers that there is some value in this technology. Every day our members go on the front line working with the railways. How can we improve the railways that are operating on a day-to-day basis?

They do it without someone holding a gun to their head. They do it because they care about the safety of the railway on a day-to-day basis. I concur with what you're saying. More important, I think this is crossing the line. You don't need to hear from us. The Privacy Commissioner came before you have and told you. We're simply repeating the same thing. I think there is a way to fix this bill to allow it to do what the government would like it to do but not intrude on the privacy of our members.

The Chair: We will suspend and go into a very short but important in camera meeting.

Thank you very much to the witnesses.

(The committee continued in camera.)

Nous ne sommes pas aux États-Unis. Nous sommes au Canada. La conception de la vie privée est bien différente. Nous avons une Constitution. Nous ne pouvons pas nous soustraire à nos responsabilités. C'est le moment de dire au ministère qu'il n'a pas pris les bonnes décisions. Il devrait envisager de se pencher sur la question et de démontrer aux travailleurs l'utilité de cette technologie. Tous les jours, nos membres travaillent sur le terrain. Comment peut-on améliorer l'exploitation des chemins de fer au quotidien?

Nos membres le font sans qu'on leur mette un fusil sur la tempe. Ils le font parce qu'ils se soucient de la sécurité du transport ferroviaire de façon quotidienne. Je suis d'accord avec vous. Je considère surtout qu'on va trop loin. Vous n'avez pas besoin de notre témoignage. Le commissaire à la protection de la vie privée vous a dit quels étaient les problèmes. Nous ne faisons que répéter ses propos. Je pense qu'il y aurait moyen de modifier ce projet de loi pour réaliser l'objectif du gouvernement sans porter atteinte à la vie privée de nos membres.

Le président : Nous allons faire une pause, puis nous allons tenir une très brève mais importante séance à huis clos.

Merci beaucoup à nos témoins.

(La séance se poursuit à huis clos.)

EVIDENCE

OTTAWA, Wednesday, February 14, 2018

The Standing Senate Committee on Transport and Communications met this day at 6:45 p.m. to give consideration to the subject matter of Bill C-49, An Act to amend the Canada Transportation Act and other Acts respecting transportation and to make related and consequential amendments to other Acts.

Senator David Tkachuk (*Chair*) in the chair.

[*English*]

The Chair: Welcome to this meeting of the Standing Senate Committee on Transportation and Communications to order.

This evening, the committee is examining Bill C-49, the Transportation Modernization Act.

There will be two panels tonight. For the first panel, I would like to welcome Warren Sekulic, Director, Region 5, Alberta Wheat Commission; Todd Lewis, President, Agricultural Producers Association of Saskatchewan, representing the Canadian Federation of Agriculture; Cam Dahl, President, Cereals Canada; and Jeff Nielsen, President, Grain Growers of Canada.

Thank you for being here. I think Mr. Lewis is starting this off, followed by Mr. Sekulic, Mr. Dahl and Mr. Nielsen. Please go ahead.

Todd Lewis, President, Agricultural Producers Association of Saskatchewan, Canadian Federation of Agriculture: I am a grain and oilseed producer from Gray, Saskatchewan. I am pleased to present to the committee today on behalf of the Canadian Federation of Agriculture. In addition to serving on the CFA board, I am also President of the Agricultural Producers Association of Saskatchewan and operate a family-owned grain farm.

In addressing the committee today, I cannot overstate the importance of government legislation and policy in ensuring that Canada has a cost-effective and reliable grain transportation system.

Producers are heavily reliant upon Canada's railway system. In my home province of Saskatchewan, grain travels up to 1,900 kilometres to port, so it's a big part of what we have to do to get our product on the world market.

TÉMOIGNAGES

OTTAWA, le mercredi 14 février 2018

Le Comité sénatorial permanent des transports et des communications se réunit aujourd'hui, à 18 h 45, pour examiner la teneur du projet de loi C-49, Loi apportant des modifications à la Loi sur les transports au Canada et à d'autres lois concernant les transports ainsi que des modifications connexes et corrélatives à d'autres lois.

Le sénateur David Tkachuk (*président*) occupe le fauteuil.

[*Traduction*]

Le président : Bienvenue. La séance du Comité sénatorial permanent des transports et des communications est ouverte.

Ce soir, le comité examine le projet de loi C-49, Loi sur la modernisation des transports.

Nous allons recevoir ce soir deux groupes de témoins. Dans le premier groupe, j'ai le plaisir de souhaiter la bienvenue à Warren Sekulic, directeur, région 5, de l'Alberta Wheat Commission, Todd Lewis, président, Agricultural Producers Association of Saskatchewan, qui représente la Fédération canadienne de l'agriculture, Cam Dahl, président, Cereals Canada, et Jeff Nielsen, président, Producteurs de grains du Canada.

Merci d'être venus. Je crois que c'est M. Lewis qui va commencer; après, ce sera le tour de M. Sekulic, de M. Dahl et de M. Nielsen. Allez-y, s'il vous plaît.

Todd Lewis, président, Agricultural Producers Association of Saskatchewan, Fédération canadienne de l'agriculture : Je suis un producteur de grains et d'oléagineux de Gray, en Saskatchewan. Je suis ravi de présenter aujourd'hui un exposé au comité au nom de la Fédération canadienne de l'agriculture. Je fais partie du conseil d'administration de la fédération, mais je suis également président de l'Agricultural Producers Association of Saskatchewan en plus de diriger une ferme céréalière familiale.

Puisque je m'adresse à votre comité, aujourd'hui, j'en profite pour souligner la grande importance des lois et politiques du gouvernement pour s'assurer que le Canada dispose d'un système de transport des grains économique et fiable.

Les producteurs comptent énormément sur le réseau ferroviaire du Canada. À partir de ma province natale, la Saskatchewan, le grain produit doit parcourir 1 900 kilomètres pour se rendre au port, et c'est là un aspect important de ce qu'il nous faut faire pour que notre produit se rende sur les marchés mondiaux.

The rail freight system for grain does not operate as a competitive marketplace. Nearly all our local delivery points are serviced by a single rail carrier. Producers have few cost-effective alternatives to moving grain to port.

Le système de transport ferroviaire des grains ne fonctionne pas comme un marché compétitif. La quasi-totalité des points de distribution sont desservis par le même transporteur ferroviaire. Les producteurs n'ont pas vraiment d'autres solutions économiques pour transporter les grains vers les ports.

Bill C-49 was occasioned by a severe shipping crisis that began in Western Canada in the 2013-14 crop year. The crisis was system-wide. The failure in Canada's grain transportation system caused significant harm to our international reputation and cost farmers billions of dollars in lost marketing opportunities for primary producers.

Le projet de loi C-49 découle de la grave crise des expéditions qui s'est déclarée dans l'Ouest du Canada au cours de la campagne agricole de 2013-2014. La crise a touché l'ensemble du système. Les lacunes du système de transport des grains du Canada ont beaucoup nui à notre réputation sur la scène internationale et ont coûté aux agriculteurs des milliards de dollars en occasions de commercialisation perdues pour les producteurs primaires.

The problems that led to that shipping crisis are long standing, and they persist today. The situation is quite serious. In some regions of Western Canada, CN-serving corridors have only received 70 per cent of their car orders this season.

Les problèmes qui ont provoqué cette crise des expéditions existent depuis longtemps et persistent encore aujourd'hui. La situation devient grave. Dans certaines régions de l'Ouest du Canada, les corridors desservis par le CN ont reçu seulement 70 p. 100 des commandes de wagons de la saison.

Canada's transportation system for grain begins at the farm gate. It is agriculture producers that bear the cost of these service failures. Backups at local elevators mean that producers cannot haul their grain within contracted time frames. Grain prices fall in order to ration access to the system. It's very difficult for us as producers to plan our business and cash-flow needs in the context of this uncertainty.

Le système de transport du grain du Canada a pour point de départ l'exploitation agricole. Ce sont les producteurs agricoles qui assument les coûts des lacunes du service. Si les retards s'accumulent dans les silos-élévateurs régionaux, les producteurs ne peuvent pas y transporter leurs grains dans les délais convenus par contrat. Le prix des grains chute, ce qui permet de rationner l'accès au système. C'est très difficile pour nous, les producteurs, de planifier nos activités et nos besoins en liquidités étant donné toute cette incertitude.

These problems are clearly not going away. Current estimates are that Canada is on track to have the second highest handling of grain and exportable oilseed stocks in this current crop year.

Il est évident que les problèmes ne disparaissent pas. Selon les estimations actuelles, le Canada devrait engranger au cours de la campagne agricole actuelle les seconds volumes en importance de grains et d'oléagineux exportables.

In Budget 2017, the federal government identified agriculture as a strategic sector of the economy, capable of significantly increasing its agricultural exports. There is an urgent need for government regulation and policy to ensure the transportation system and its commercial relations are positioned to help us meet this future growth potential.

Dans le budget de 2017, le gouvernement fédéral disait que l'agriculture était un secteur stratégique de l'économie et qu'il était possible d'augmenter de façon marquée les exportations de produits agricoles. Il est urgent que le gouvernement adopte des politiques et des règlements pour s'assurer que le système de transport et les partenaires commerciaux sont prêts à nous aider à concrétiser ce potentiel de croissance.

We see Bill C-49 as a step in the right direction. The legislation contains a number of provisions aimed at addressing commercial imbalances in this system.

À notre avis, le projet de loi C-49 est un pas dans la bonne direction. Ce projet de loi contient un certain nombre de dispositions qui visent à régler le problème du déséquilibre commercial de ce système.

We are pleased to see reciprocal penalties in legislation and that the act clarifies service level obligations on the part of the railways. The additional reporting requirements are critical to enhance our ability to monitor the system performance and improve planning accountability across the system.

Nous sommes satisfaits de voir que le projet de loi prévoit des sanctions réciproques et précise les obligations des compagnies ferroviaires au chapitre du niveau de service. Les exigences redditionnelles supplémentaires sont essentielles car elles augmentent notre capacité de surveiller le rendement du système et augmentent les responsabilités du système en matière de planification.

The new act also includes new provisions for long-haul interswitching. Shippers have been without access to extended interswitching since August of last year. We as producers are eager to see this competitive option used in our service and rate negotiations with the railroads.

There is an urgent need for the Senate to move quickly on this bill. There are current shipping challenges that need to be addressed. Producers, shippers and governments need the opportunity to properly assess the effectiveness of these provisions and the current operating environment. If this legislation fails to live up to its intent, the minister must intervene quickly.

We also see this legislation as a first step toward continuous improvement. Grain producers have their own unique needs in this system. We require a commitment on the part of government to work with us to address these needs in Bill C-49 for this government and future governments and in future legislation.

In closing, I wish to repeat the urgent need for the Senate to move quickly on this legislation. Bill C-49 provides a solid foundation for future reforms. I look forward to discussing these opportunities with the committee. Thank you.

Warren Sekulic, Director, Region 5, Alberta Wheat Commission: I am a director at the Alberta Wheat Commission and a fourth generation farmer in northern Alberta. I am here today to offer the strong support from our 14,000 farmer members for the timely passage of Bill C-49.

My farm is 70 kilometres north of Grand Prairie, Alberta, which is over 1,200 kilometres to the nearest port, and totally dependent on the only railway that serves this line of four inland terminals.

With limited access to processing facilities or any other alternative market, almost 100 per cent of the crops I grow are destined for the export market and dependent on a single railway.

My situation isn't unique. When it comes to rail transportation in Canada, the agriculture sector has always operated in a monopolistic environment. Each year, our farmer members grow millions of tonnes of wheat, grain and oilseeds. We rely almost entirely on rail transportation to ship our products from the Prairies to port terminal facilities on the West Coast, to Thunder Bay and south into the U.S.

Costs associated with railway failures such as demurrage fees and lost sales are ultimately passed down and supply chained to me, the producer. As a price taker, I am dependent on the price

La nouvelle loi comprend en outre de nouvelles dispositions sur l'interconnexion de longue distance. Cela fait depuis le mois d'août dernier que les expéditeurs n'ont plus accès aux interconnexions de longue distance. En tant que producteurs, nous avons bien hâte de pouvoir utiliser cette option compétitive au moment de négocier les services et les prix avec les compagnies de chemin de fer.

Il faut de toute urgence que le Sénat fasse adopter ce projet de loi. Nous faisons face aujourd'hui même, dans le domaine de l'expédition, à des défis qu'il faut régler. Les producteurs, les expéditeurs et les gouvernements doivent avoir la possibilité d'évaluer comme il le faut l'efficacité de ces dispositions et le contexte opérationnel actuel. Si le projet de loi ne donne pas les résultats escomptés, le ministre devra intervenir rapidement.

Nous considérons également que ce projet de loi est un premier pas vers un processus d'amélioration continue. Les producteurs de grains ont des besoins particuliers, dans ce système. Nous avons besoin que le gouvernement s'engage à collaborer avec nous pour combler nos besoins, grâce au projet de loi C-49, qui concernent le gouvernement en place, les gouvernements futurs et les lois à venir.

Pour terminer, j'aimerais souligner de nouveau qu'il est urgent que le Sénat fasse adopter le projet de loi C-49, qui offre un fondement solide pour des réformes futures. J'ai hâte de discuter des possibilités offertes avec le comité. Merci.

Warren Sekulic, directeur, région 5, Alberta Wheat Commission : Je suis administrateur de l'Alberta Wheat Commission, l'AWC, et fermier de quatrième génération dans le Nord de l'Alberta. Je suis ici aujourd'hui pour offrir le soutien ferme de nos 14 000 agriculteurs membres à l'adoption rapide du projet de loi C-49.

Ma ferme est située à 70 kilomètres au nord de Grande Prairie, en Alberta, à plus de 1 200 kilomètres du port le plus près, et elle dépend entièrement du seul chemin de fer qui dessert cette série de quatre installations terminales intérieures.

En raison de l'accès limité aux installations de traitement ou à d'autres marchés, la quasi-totalité de mes récoltes sont destinées au marché d'exportation et dépendent d'une seule voie ferrée.

Ma situation n'est pas unique. Pour ce qui est du transport ferroviaire au Canada, le secteur agricole a toujours fonctionné dans un environnement monopolistique. Chaque année, nos agriculteurs cultivent des millions de tonnes de blé, d'autres céréales et d'oléagineux. Nous dépendons presque exclusivement du transport ferroviaire pour expédier nos produits des Prairies aux installations de terminaux portuaires situées sur la côte Ouest, à Thunder Bay et au sud, aux États-Unis.

Les coûts associés aux défaillances des chemins de fer, comme les frais de surestaries et les ventes perdues, sont refilés au bout du compte au dernier maillon de la chaîne d'approvisionnement,

the market dictates. I cannot adjust the price of my product, so ultimately these increased costs reduce my profitability.

c'est-à-dire à moi, le producteur. À titre de preneur de prix, je suis tributaire du prix dicté par le marché; je ne peux pas modifier le prix de mon produit et, en fin de compte, ces coûts accrus réduisent ma rentabilité.

As an example, on my farm in 2013-14, as sound farm management practices I had all of my forward contracts in place with local terminals. I had a prudent plan to deliver my grain in a timely manner so that I could pay my land rent and input costs. These are typically due in the fall. I had even allowed a buffer for rail delays, given they are common place.

À titre d'exemple, sur ma ferme en 2013-2014, j'avais conclu tous mes contrats à terme avec le terminal local, conformément aux saines pratiques de gestion agricole. J'avais un plan prudent pour livrer mes céréales en temps opportun, de façon à pouvoir payer le loyer de mes terres et mes coûts de production, habituellement payables à l'automne. J'avais même prévu une réserve pour les retards ferroviaires, car ils sont courants.

When the rail failed to deliver in 2013, it put my farm business and my livelihood in jeopardy. I am contractually obligated to make my rent payments regardless of whether or not I deliver my grain. Like most young farmers, I am cash strapped. Because of long delays that year, I needed to secure a bridge line of financing to ensure that I could retain my land, pay my debts and see my operation succeed into the next year.

Cependant, lorsque la compagnie de chemin de fer n'a pas respecté son engagement, en 2013, elle a mis mon entreprise agricole et mon gagne-pain en péril. Je suis tenu par contrat de payer un loyer, que je livre ou non mes céréales. À l'instar de la plupart des jeunes agriculteurs, je suis à court d'argent et, à cause des longs délais de cette année-là, j'ai eu besoin d'une marge de crédit temporaire pour conserver ma terre, payer mes dettes et poursuivre mes activités jusqu'à l'année suivante.

AWC appreciates the government's commitment to legislation that will ensure a more responsive, competitive and accountable rail system in Canada. We believe that Bill C-49 is in fact an historic piece of legislation that paves the way for permanent long-term solutions for rail transportation challenges that Canadian farmers have faced for decades.

Mon association remercie le gouvernement de son engagement à l'égard d'une loi qui assurera un réseau ferroviaire plus souple, plus concurrentiel et plus responsable au Canada. Nous croyons que le projet de loi C-49 est en fait une mesure législative historique qui ouvre la voie à des solutions permanentes aux défis du transport ferroviaire auxquels les agriculteurs canadiens font face depuis des décennies.

Passage of this bill is imperative, especially in light of the poor rail service that shippers have been experiencing in Western Canada this year. Rail service in my area started out good in August 2017, but by September, and worse in October, rail delays were causing backups in grain delivery. By the end of December I had around 1,000 tonnes of grain that was forward contracted, priced, bought into the system, but had not been moved. That's about 30 per cent of my total grain production.

L'adoption de ce projet de loi est indispensable, surtout dans le contexte du piètre service ferroviaire que les expéditeurs ont connu dans l'Ouest canadien cette année. Dans ma région, le service ferroviaire a bien commencé, en août 2017, mais en septembre et pire encore en octobre, les retards ferroviaires ont entraîné des problèmes de livraison des céréales. En décembre, 1 000 tonnes de céréales faisant l'objet d'un contrat à terme n'avaient toujours pas bougé de ma ferme. Cela représente 30 p. 100 environ de ma production totale de grains.

This year car order fulfillment by one of the major carriers, CN, has been as low as 50 per cent and on average just around 60 per cent. In any other business this lack of performance would be unacceptable, but in the grain sector these service levels are all too common.

Cette année, le taux d'exécution des commandes de voitures par l'un des principaux transporteurs, le Canadien National, a été en moyenne d'un peu plus de 60 p. 100, et parfois aussi faible que 50 p. 100. Dans n'importe quel autre secteur, ce manque de rendement serait inacceptable, mais dans le secteur céréalier, ces niveaux de service sont beaucoup trop courants.

With respect to the role that reciprocal penalties play in this legislation, railways have long had a variety of measures that govern shipper efficiencies including asset use tariffs. These tariffs are used to penalize shipper failures through monetary fines in order to gain shipper efficiencies.

En ce qui concerne le rôle des sanctions réciproques dans le cadre de cette loi, les compagnies de chemin de fer ont depuis longtemps diverses mesures qui régissent l'efficacité des expéditeurs, y compris les tarifs d'utilisation des actifs. Ces tarifs servent à pénaliser les défaillances des expéditeurs au moyen d'amendes pécuniaires visant à accroître l'efficacité des expéditeurs.

For example, when a railway spots cars at my local elevator and the grain company fails to load them within 24 hours, the grain company faces automatic monetary penalties. On the other hand, if the railway shows up two weeks late, there are limited or no penalties. Therefore, railways are the only link in the grain logistics supply chain that are not held to account.

Par exemple, si une compagnie de chemin de fer laisse des wagons à mon silo local et que l'entreprise céréalière ne les charge pas dans les 24 heures, l'entreprise fait face à des sanctions pécuniaires automatiques. Par contre, si la compagnie de chemin de fer envoie ses wagons avec deux semaines de retard, les sanctions sont limitées, voire nulles. Donc, de tous les maillons de la chaîne logistique d'approvisionnement des céréales, seules les compagnies de chemin de fer ne sont pas tenues responsables.

We were recently made aware that CN has included a form of reciprocal penalties in their service level agreements. On the surface, this seems like good news but these penalties are extremely one sided, for example, giving CN the ability to spot cars at any time in a period of more than a week while still requiring the grain companies to load the cars within 24 hours or face penalties. Bill C-49 provides the ability to establish service level agreements that have truly reciprocal penalties.

Nous avons récemment appris que le Canadien National a inclus une forme de sanctions réciproques dans ses accords sur les niveaux de service. À première vue, ça semble être une bonne nouvelle, mais ces sanctions sont extrêmement unilatérales. Par exemple, le CN a la possibilité de laisser des wagons sur place en tout temps, pendant plus d'une semaine, tout en exigeant que les entreprises céréalières chargent ces voitures dans les 24 heures, sous peine de sanctions. Le projet de loi C-49 ouvre la voie à des accords sur les niveaux de service prévoyant des sanctions véritablement réciproques.

Under Bill C-30, which expired August 1, 2017, the interswitching provisions which allowed shippers to access any interchange within 160 kilometres proved to be a powerful competitive tool for grain companies.

Le projet de loi C-30, qui a cessé d'être en vigueur le 1^{er} août 2017, contenait des dispositions sur l'interconnexion qui permettaient aux expéditeurs d'accéder aux points d'interconnexion dans un rayon de 160 km, et elles se sont révélées un puissant outil concurrentiel pour les entreprises céréalières.

The long-haul interswitching provisions outlined in Bill C-49 stipulate that shippers must use the interchange closest to them. Not only do these changes make interchanging more onerous and complicated, they can essentially render the provision useless in a variety of scenarios including if the interchange in question does not service the appropriate corridor and, in other words, moves the product in the wrong direction, if the nearest interchange cannot accommodate the size of the carload or if it's serviced by a rail company that does not necessarily have lines running the full distance to the shipper's final destination. This is particularly important to products moving to the U.S.

Les dispositions sur l'interconnexion de longue distance énoncées dans le projet de loi C-49 obligent les expéditeurs à utiliser le point d'interconnexion le plus près de chez eux. Non seulement ces changements rendent-ils l'interconnexion plus onéreuse et compliquée, mais ils peuvent rendre les dispositions inutiles dans diverses situations, notamment si le point d'interconnexion en question ne dessert pas le corridor approprié, c'est-à-dire qu'il déplacerait le produit dans la mauvaise direction; si le point d'interconnexion le plus proche ne convient pas à la charge du wagon; ou encore, si le point d'interconnexion est desservi par une compagnie ferroviaire dont les chemins de fer ne se rendent pas nécessairement jusqu'à la destination finale du chargement, ce qui est particulièrement important pour les expéditions vers les États-Unis.

To address these challenges, the Alberta Wheat Commission previously asked the House of Commons Transport Committee, as well as government officials, to consider amendments which would allow the shipper to access the nearest interchange that can accommodate their requirements in respect of direction, size and preferred carrier.

Pour relever ces défis, l'Alberta Wheat Commission avait déjà demandé au Comité permanent des transports de la Chambre des communes et aux représentants du gouvernement d'envisager des modifications qui permettraient aux expéditeurs d'avoir accès au point d'interconnexion le plus près qui répond à leurs besoins en matière d'orientation, de taille et de transporteur privilégié.

We would like to see the deficiencies in long-haul interswitching addressed, but our first priority is to ensure quick passage of Bill C-49. We believe it will help correct the imbalance between the market power of the railways and shippers.

Nous souhaitons toujours que les lacunes relatives à l'interconnexion de longue distance soient corrigées, mais notre premier impératif est d'assurer l'adoption rapide du projet de loi C-49, car nous croyons qu'il aidera à corriger le déséquilibre

In addition, since the expiry of Bill C-30 on August 1, captive shippers have had no ability to seek out competitive options to the poor service levels by CN. Bill C-49 would enable us to test these new interswitching provisions.

With that, I would like to close and thank you for your time and consideration. I look forward to any questions you might have.

Cam Dahl, President, Cereals Canada: On behalf of Cereals Canada, I thank the committee for the invitation to appear.

I have distributed a brief to you. It gives slightly more detail than I will deliver verbally, but I am happy to take questions on either the written brief or the verbal report.

The Barton report singled out agriculture as a sector that can lead Canadian economic growth. The budget set a target for the sector of $75 billion in exports by 2025. This is a 50 per cent increase over the levels that we're shipping today. Reform to grain transportation legislation is absolutely required if we are to accomplish these goals.

Cereals Canada meets regularly with customers around the world. Every market has questions about the ability of the Canadian transportation system to reliably deliver product. Questions about the transportation system continue because of the fiasco of 2013-14.

That year, Canada failed to deliver. We did not meet our shipping requirements in a timely fashion. Our brand and our reputation have suffered internationally and have not yet fully recovered.

The grain transportation provisions of Bill C-49 are designed to ensure that the problems of 2013-14 do not recur. Passing this legislation will reinforce the Canadian brand as a reliable and trusted supplier of safe food.

Our ability to meet the growth targets depend upon moving production to market in a timely fashion. Timely fashion must be defined by the international marketplace. We will not achieve our goals for agriculture growth if transportation providers limit our ability to satisfy demand.

du pouvoir sur le marché entre les compagnies de chemin de fer et les expéditeurs.

En outre, depuis l'expiration du projet de loi C-30, le 1er août, les expéditeurs, captifs, n'ont pas pu chercher des solutions concurrentielles aux faibles niveaux de service du CN. Le projet de loi C-49 nous permettrait de mettre à l'essai les nouvelles dispositions sur l'interconnexion.

J'aimerais terminer en vous remerciant de m'avoir accordé de votre temps et votre attention; je répondrai volontiers à vos questions.

Cam Dahl, président, Cereals Canada : Au nom de Cereals Canada, je remercie le comité de l'invitation à comparaître.

Je vous ai fait remettre un document. Vous y trouverez un peu plus de détails que dans l'exposé que je vais vous présenter de vive voix, mais je répondrai avec plaisir à toutes vos questions, qu'elles concernent ce document écrit ou mon exposé verbal.

Le rapport Barton désignait l'agriculture comme un secteur capable de stimuler la croissance économique du Canada. Le budget fixait à 75 milliards de dollars la cible d'exportation de ce secteur d'ici 2025. C'est une augmentation de 50 p. 100 par rapport aux niveaux d'exportation d'aujourd'hui. La réforme des lois sur le transport des grains est absolument essentielle si nous voulons réaliser ces objectifs.

Cereals Canada rencontre régulièrement ses clients de toutes les régions de la planète. Chaque marché se pose des questions sur la capacité du système de transport canadien d'assurer la fiabilité des livraisons. Les questions concernant le système de transport ont commencé en raison du fiasco de 2013-2014, mais elles sont encore posées.

Cette année-là, le Canada n'avait pas livré les marchandises. Nous n'avons pas respecté nos obligations touchant les expéditions en temps opportun. Notre image de marque et notre réputation en ont souffert, sur la scène internationale, et la situation n'est pas encore tout à fait rétablie.

Les dispositions du projet de loi C-49 qui concernent le transport des grains ont été conçues de manière à ce que les problèmes de 2013-2014 ne se présentent plus jamais. En adoptant cette loi, nous renforcerons l'image de marque du Canada en tant que fournisseur fiable et digne de confiance de produits sécuritaires.

Notre capacité d'atteindre nos cibles de croissance dépend de l'acheminement en temps opportun des produits jusqu'aux marchés. C'est le marché international qui définira ce que représente le temps opportun. Nous ne pourrons atteindre nos objectifs de croissance de l'agriculture si les fournisseurs de services de transport nous empêchent de répondre à la demande.

Increased production is a trend. The crop of 2017 was one of the largest of record with unparallelled quality. Canadian exporters have the opportunity for strong sales and strong prices, but we are being held back by the railway performance of one railway in particular. For example, in the most recent data available from the Ag Transport Coalition, one railway was only supplying 57 per cent of demand.

The Chair: Which one?

Mr. Dahl: CN.

Mr. Sekulic has outlined the impact on his individual farm. I can assure you his comments are not unique. Cereals Canada has members in the B.C. Peace Region, for example, that are echoing precisely the same comments and indicating more than a month without a single rail car.

This legislation is required to give farmers and grain shippers competitive options. This brings me to the most important message on Bill C-49. Please pass this legislation. The bill will help introduce better commercial accountability into the grain transportation system. It will help improve grain movement planning. It will improve transparency and reporting. It should be law.

The grain sector has not received all that we needed or requested when this bill was being developed. I have included in the written brief a few potential technical amendments that would help improve this bill. These amendments should not delay the passage of the bill.

I want to close by raising the resources of the Canadian Transportation Agency. Bill C-49 will require more of the CTA, including investigations into systemic problems, determining long-haul interswitching orders, and arbitration of level of service agreements.

Cereals Canada asks the committee to emphasize the need for additional resources to the CTA in order to carry out these additional functions.

If I may, I would like to suggest that the standing committee set a date for a hearing for about six months following Royal Assent of Bill C-49, with the explicit aim of determining if the additional resources required have been made available to the agency.

L'augmentation de la production est une tendance. La récolte de 2017 sera l'une des plus importantes jamais vues, et elle sera d'une qualité exceptionnelle. Les exportateurs canadiens pourront faire de bonnes ventes et obtenir un bon prix, mais nous sommes limités par le rendement des chemins de fer, et d'une compagnie en particulier. Par exemple, selon les dernières données recueillies par l'Agriculture Transportation Coalition, une des compagnies de chemin de fer n'a fourni que 57 p. 100 des wagons demandés.

Le président : De quelle compagnie s'agit-il?

M. Dahl : Du CN.

M. Sekulic a parlé des répercussions de cet état de choses sur son exploitation à lui. Je peux vous confirmer que son cas n'est pas unique. Par exemple, Cereals Canada compte dans la région de Peace, en Colombie-Britannique, des membres qui disent exactement la même chose et affirment qu'il leur est arrivé de passer plus d'un mois sans qu'un wagon ne leur soit fourni.

Cette loi est nécessaire si l'on veut que les agriculteurs et les expéditeurs de grain aient accès à des options compétitives. Cela m'amène à mon message le plus important touchant le projet de loi C-49 : s'il vous plaît, adoptez la loi. Elle contribuera à instaurer une meilleure reddition de comptes sur le plan commercial en ce qui a trait au transport du grain. Elle facilitera la planification des déplacements de grain. Elle améliorera la transparence et la reddition de comptes. Elle doit été promulguée.

Le secteur céréalier n'a pas reçu tout ce dont il avait besoin ou ce qu'il avait demandé pendant l'élaboration de ce projet de loi. J'ai énoncé dans mon exposé écrit quelques modifications techniques possibles qui permettraient d'améliorer le projet de loi. Mais ces amendements ne devraient pas retarder son adoption.

J'aimerais en terminant parler de la question des ressources de l'Office des transports du Canada. Le projet de loi C-49 exige davantage de l'Office, notamment des enquêtes sur les problèmes systémiques, des décisions sur les arrêtés d'interconnexion de longue distance et l'arbitrage des ententes sur le niveau de service.

Cereals Canada demande au comité de mettre en relief le fait que l'Office a besoin de ressources supplémentaires pour s'acquitter de ces fonctions supplémentaires.

Si vous me le permettez, j'aimerais suggérer au comité permanent de fixer une date pour une séance, environ six mois après que le projet de loi C-49 aura obtenu la sanction royale, et cette séance aura explicitement pour but de déterminer si les ressources supplémentaires nécessaires ont été fournies à l'Office.

With that as a summary of our brief and position, I would pause and be happy to take any of your questions.

Jeff Nielsen, President, Grain Growers of Canada: Thank you for this opportunity to speak to you this evening.

As President of Grain Growers of Canada, I represent roughly 50,000 grain farmers from the Atlantic Grains Council to the BC Grain Producers. We all agree that this bill is a critical piece of legislation that we need to have passed. We look forward to its speedy passage.

I farm near Olds, Alberta, north of Calgary. I grow wheat, malt barley and canola. Effectively, every tonne of grain I sell must travel by rail in some sort of fashion, whether it be through Canada, the U.S. or overseas. Unfortunately, without the provisions contained within Bill C-49, poor service by the railways is keeping my grain from getting where it needs to go, when it needs to go there, and in a timely fashion. While grain growers appreciate the work this committee is doing and the role you can play in making targeted amendments to the bill, that is why it is critical we get this done quickly.

I would like to start highlighting the problems that exist in how Bill C-49 helps address these chronic issues by putting negotiation power back into our hands. I will echo the comments of my friends at the table today. As Mr. Sekulic pointed out, we generally forward contract a certain percentage of our grain into months. I'll pick February as an example, as I generally have some input bills or land payments or something due that month. I'll forward contract canola for a February delivery.

Unfortunately, it has been quite regular in the last few years that I'll get a call from the elevator and my manager will say, "The cars didn't show up this week."That puts off, as Mr. Sekulic mentioned, my being able to haul the grain, receive payment and meet my commitments. That could also mean, as Mr. Sekulic clearly pointed out, I may have to seek alternative funding to make those commitments. That could be at a higher interest rate. We have contractual obligations when it comes to our lines of credit, our mortgage payments and our landlords, as Mr. Sekulic has mentioned.

We may get put off until, say, I might get the call to deliver grain in May. I am out on the tractor seeding my crop right then. When I am using my trucks to haul seed or fertilizer, it's a little

Après avoir ainsi résumé la teneur de mon document et exprimé notre position, je m'arrête; je répondrai avec plaisir à vos question.

Jeff Nielsen, président, Producteurs de grains du Canada : Merci de l'occasion qui m'est donnée de m'adresser à vous ce soir.

Je suis président des Producteurs de grains du Canada et je représente à ce titre environ 50 000 producteurs de grains, des membres du Atlantic Grains Council jusqu'aux membres de BC Grain Producers. Nous sommes tous d'accord pour dire que ce projet de loi est un outil législatif essentiel et qu'il faut qu'il soit adopté. Nous aimerions qu'il le soit rapidement.

J'ai une ferme près de Olds, en Alberta, au nord de Calgary. Je fais pousser du blé, de l'orge de brasserie et du canola. Et, en effet, chaque tonne de grain que je vends doit circuler par chemin de fer, d'une façon ou d'une autre, sur le territoire canadien, aux États-Unis ou à l'étranger. Malheureusement, sans les dispositions que contient le projet de loi C-49, un mauvais service des chemins de fer m'empêche de faire parvenir mon grain là où il doit aller, au moment où il doit s'y rendre et sans perte de temps. Les producteurs de grains apprécient certes le travail que fait votre comité et le rôle qu'il joue pour ce qui est de proposer des amendements ciblés à ce projet de loi, mais ce sont là les raisons pour lesquelles il faut absolument que nous fassions rapidement adopter le projet de loi.

J'aimerais commencer en mettant en relief les problèmes actuels et la façon dont le projet de loi C-49 aide à régler ces enjeux chroniques en nous redonnant notre pouvoir de négociation. Je vais me faire l'écho des commentaires de mes amis présents ici aujourd'hui. Comme M. Sekulic l'a souligné, nous avons l'habitude de conclure des contrats à terme pour un certain pourcentage de notre production de grains, chaque mois. Prenons le mois de février, par exemple; j'ai habituellement au cours de ce mois-là à acquitter des factures de fournitures, et je dois payer la terre ou autre chose. Je vais conclure un contrat à terme pour faire expédier ma production de canola en février.

Malheureusement, il m'est arrivé trop régulièrement, ces quelques dernières années, de recevoir un appel du gestionnaire du silo-élévateur qui m'annonce : « Les wagons ne sont pas venus, cette semaine. » Je dois donc remettre à plus tard, comme M. Sekulic l'a expliqué, mes projets de faire transporter les grains, de me les faire payer et de m'acquitter de mes obligations. Cela peut aussi vouloir dire, comme M. Sekulic l'a clairement souligné, que je vais devoir chercher une autre source de revenus pour m'acquitter de ces obligations. Je pourrais devoir payer des taux d'intérêt plus élevés. Nous avons des obligations contractuelles à respecter, notre marge de crédit, notre hypothèque, notre loyer, comme M. Sekulic l'a mentionné.

Nous allons devoir reporter tout cela, disons jusqu'à ce que je reçoive un coup de téléphone et que je doive livrer mon grain, en mai. À ce moment-là, je me promène en tracteur et je m'occupe

hard to organize trucks that haul my grain off the farm just to meet commitments I should have had cleared up several months before. This also affects our grain companies. They also have to juggle their shipments and how they handle the grain.

de l'ensemencement. Quand je me promène en camion pour transporter des semences ou des engrais, j'ai un peu de difficulté à m'occuper des camions qui vont transporter mon grain de la ferme et me permettre de tenir des engagements que j'aurais dû pouvoir tenir plusieurs mois plus tôt. Cela aussi a une incidence sur nos entreprises céréalières. Elles aussi doivent jongler avec les expéditions et la manutention des grains.

We've seen numerous times that there are delays at the port. We'll see extra ships sitting in the port. There are costs affected by this. Unfortunately, those costs are generally transferred back to me as a primary producer.

Nous avons constaté à maintes reprises des retards au port. Nous voyons les navires supplémentaires qui attendent, au quai. Il y a un coût à tout cela. Malheureusement, c'est à moi, en tant que producteur primaire, que ce coût finit par être imposé.

We mentioned the grain crisis of 2013-14. This did irreparable damage to Canada's reputation, as Mr. Dahl mentioned.

Nous avons parlé de la crise des grains de 2013-2014. Cette crise a fait un tort irréparable à la réputation du Canada, comme M. Dahl l'a dit.

Let me be clear. The problem is more chronic. Car orders going unfulfilled is not a rare occurrence. As recent figures from the Ag Transport Coalition pointed out, only 60 per cent to 65 per cent of car orders are being provided by CN. We're seeing statistics showing that CP is starting to falter a bit now too.

J'aimerais que ce soit clair. C'est davantage un problème chronique. Il n'est pas rare que les commandes de wagons ne soient pas remplies. Comme le montrent les données récentes réunies par l'Agriculture Transportation Coalition, le CN ne fournit que de 60 à 65 p. 100 des wagons qui lui sont commandés. Selon certaines statistiques, le CP commence lui aussi à avoir le même défaut.

This should in no way be considered acceptable. We hear reports every day that the situation, as I mentioned, continues to get worse.

Cela ne peut d'aucune manière être jugé acceptable. Nous entendons tous les jours dire que la situation, comme je l'ai déjà dit, continue d'empirer.

Bill C-49 will help to give me a fighting chance by giving captive shippers the ability to hold the railroads to account through reciprocal penalties. New powers for the Canadian Transportation Agency will help to level the playing field.

Le projet de loi C-49 me donnera l'occasion de m'en tirer, puisqu'il donne aux expéditeurs captifs le pouvoir de tenir les chemins de fer responsables parce qu'il prévoit des sanctions réciproques. Les nouveaux pouvoirs de l'Office des transports du Canada rendront les règles du jeu plus équitables.

The legislation, as it stands, is a great step forward; but the Senate needs to take this opportunity to make targeted amendments so that the bill can deliver the results that we need.

Le projet de loi, dans sa forme actuelle, représente un progrès important; mais il faut que le Sénat profite de l'occasion qui lui est donnée pour apporter certaines modifications ciblées de façon que le projet de loi produise les résultats dont nous avons besoin.

As a wheat, barley and canola farmer, I benefit from the Maximum Revenue Entitlement, which protects me from the railways gouging me with high price hikes. Unfortunately, if I were growing soybeans, I would be left exposed to the high cost railways want to impose. It makes no sense to me that every other commodity grown across Western Canada from canola to canary seed is covered by the MRE but soybeans are not. It is simply unfair that every other grower is protected but the soybean grower isn't. Therefore, I request that the Senate must add soybeans to the MRE. It's a growing crop in Western Canada. I may, in a few years time, be able to grow it myself.

En tant que producteur de blé, d'orge et de canola, je profite du Programme de revenu admissible maximal, qui me protège contre les compagnies de chemin de fer qui voudraient m'imposer des hausses soudaines de prix et des prix exorbitants. Malheureusement, si je faisais pousser du soya, je serais victime des prix élevés que les chemins de fer pourraient m'imposer. Il est insensé que tous les produits cultivés dans l'Ouest canadien, du canola aux graines à canari, soient visés par le Programme du admissible maximal, mais que le soya ne le soit pas. C'est tout simplement injuste que tous les cultivateurs soient protégés, mais pas les cultivateurs de soya. C'est pourquoi je demanderais au Sénat d'ajouter le soya aux produits visés par le Programme de revenu admissible maximal. C'est une culture qui gagne en importance, dans l'Ouest canadien. Il se peut que j'en fasse moi-même pousser, dans quelques années.

The Bill C-49 long-haul interswitching provisions are going in the right direction, but the amendments to the LHI proposed by the Crop Logistics Working Group will help to ensure that grain farmers and shippers can take their business somewhere else when they get poor service from the rail carrier.

We need meaningful legislative provisions to create a competitive environment and protect shipper interests. This is why the agricultural value chain is united on the need to get this bill passed quickly.

The Chair: I like Mr. Dahl's suggestion of a six-month meeting.

I ask you to make your questions crisp and your answers the same, and we'll be able to roll through this and try to get home at a decent hour.

Senator Dawson: What a difference a day makes. Yesterday, we had a lawyer telling us that he had been consulted but not listened to. He was asking us not to necessarily block it at any price but was certainly not satisfied with the way it was built. I am not hearing exactly the same thing from you.

My colleague Senator Plett and my dear friend Senator Mercer talked about passing it in May and June and, in the case of Senator Mercer, probably not even passing it at all. I am on the record as being for the bill. It doesn't mean I won't agree with amendments. If amendments are brought in that help passage of the bill in sending it out of committee, I'll support them.

I would like to ask: Do you feel you were well consulted? Can you tell us what the time-line would be for "fast passage" of the bill?

Mr. Lewis: Certainly we in Western Canada got together before Bill C-49 and we were consulted well. We did a good job as an industry in giving a common front. As Mr. Dahl said, we're not entirely happy with what is in the bill, but the reality is that we have lost another shipping season.

In Saskatchewan, we have about half the crop to move this year. Over 60 per cent of the rationalized orders are in the province of Saskatchewan. There are areas in Saskatchewan that have had terrible service this year, absolutely terrible. Guys are sitting on half of their crop or better.

Les dispositions du projet de loi C-49 qui concernent l'interconnexion de longue distance sont un pas dans la bonne direction, mais les modifications proposées à ce chapitre par le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes nous permettront de nous assurer que les producteurs de grains et les expéditeurs pourront s'adresser ailleurs si les compagnies de chemin de fer ne leur offrent pas un bon service.

Nous avons besoin de dispositions législatives sensées pour créer un environnement compétitif et protéger les intérêts des expéditeurs. C'est pour cette raison que la chaîne de valeur agricole est unanime lorsqu'elle réclame que ce projet de loi soit rapidement adopté.

Le président : J'approuve la suggestion de M. Dahl, sur une séance à fixer dans six mois.

J'aimerais que vos questions soient précises et que les réponses le soient également, de façon que nous puissions terminer rapidement et retourner chez nous à une heure raisonnable.

Le sénateur Dawson : Que les choses changent en 24 heures. Hier, nous avons reçu un avocat qui nous a dit avoir été consulté, mais pas écouté. Il nous a demandé, non pas d'empêcher à tout prix l'adoption du projet de loi, mais il a clairement dit qu'il n'était pas satisfait de la façon dont il avait été élaboré. Je n'entends pas tout à fait la même chose de votre part.

Mon collègue, le sénateur Plett, et mon cher ami, le sénateur Mercer, ont parlé de faire adopter ce projet de loi en mai et en juin; dans le cas du sénateur Mercer, il était probablement question de ne pas l'adopter du tout. J'ai dit clairement, cela figure au compte rendu, que j'étais en faveur de ce projet de loi. Cela ne veut pas dire que je ne suis pas d'accord avec les amendements. Si des amendements étaient proposés et qu'ils facilitaient l'adoption du projet de loi en le renvoyant du comité, je les soutiendrais.

J'aimerais vous poser une question : estimez-vous avoir été bien consultés? Pourriez-vous nous dire quelle serait l'échéance d'un projet de loi qui serait adopté « rapidement »?

M. Lewis : Il est certain que, dans l'Ouest du Canada, nous nous sommes réunis avant que le projet de loi C-49 soit déposé et que nous avons été consultés de façon adéquate. Nous avons fait du bon travail, et notre secteur a fait front commun. Comme M. Dahl l'a dit, nous ne sommes pas tout à fait satisfaits de ce que le projet de loi propose, mais, dans les faits, nous venons de perdre une autre saison d'expédition.

En Saskatchewan, cette année, nous allons expédier à peu près la moitié de la récolte. Plus de 60 p. 100 des commandes rationalisées concernent la province de la Saskatchewan. Certains secteurs de cette province ont connu cette année un service terrible, absolument terrible. Les cultivateurs sont restés pris avec au moins la moitié de leur récolte.

We have to get this legislation. Sure, it has some wrinkles and some warts to it, but overall we need to see this bill passed so that we can get on with negotiations and try to get a better system. Our members are saying, "Let's get on with it so we can start negotiating with grain companies, see how these new measures are going to affect our service and hope it improves."

Nous devons faire adopter ce projet de loi. Bien sûr, il a quelques défauts, quelques rides et quelques verrues, mais, dans l'ensemble, il faut que nous le fassions adopter de façon à pouvoir négocier et améliorer le système. Nos membres nous disent : « Réglons le dossier, nous pourrons alors commencer à négocier avec les entreprises céréalières et voir quelle incidence ces nouvelles mesures auront sur notre service, dans l'espoir qu'il s'améliore. »

Senator Dawson: Mr. Dahl on timing.

Le sénateur Dawson : Monsieur Dahl, au sujet du calendrier.

Mr. Dahl: I go back to our international customers. They're watching. I get calls from Japan on this bill specifically. They know what is in it because it has an impact on Canada's ability to deliver.

M. Dahl : Je parlerai de nouveau de nos clients internationaux. Ils nous observent. On m'appelle du Japon pour me parler précisément de ce projet de loi. Les clients savent de quoi il est question, parce qu'il a une incidence sur la capacité du Canada de livrer la marchandise.

To echo Mr. Lewis' comments about losing another shipping season, it has been four years since 2013-14. We do need this legislation passed. There are some small technical amendments that can help to improve it. I think it's important to note for the first discussions on the bill we had 90 different questions that could have turned into amendments. The need to move forward has tempered those questions and those requests down to about three amendments. That, again to emphasize, should not in any way, shape or form delay the passage of the bill. We cannot afford to go into another crop season without renewed legislation.

Je me ferais l'écho des commentaires de M. Lewis : une autre saison d'expédition a été perdue, quatre ans après 2013-2014. Nous devons faire adopter ce projet de loi. On pourrait y apporter quelques légères modifications techniques, et il serait meilleur. Je crois qu'il est important de noter que, au cours des premières discussions portant sur ce projet de loi, nous avons posé 90 questions qui auraient toutes pu se transformer en amendements. C'est parce que nous voulions agir que nous avons réduit le nombre de ces questions et demandes et formulé environ trois amendements. Mais, je le souligne encore une fois, cela n'a pas pour but de reporter d'une quelconque façon l'adoption du projet de loi. Nous ne pouvons pas nous permettre de commencer une nouvelle campagne agricole sans renouveler la loi.

Senator Dawson: I agree on the request for six months. If we want to make a proposal for it at the end of the meeting or at the end of the report, I would be glad to.

Le sénateur Dawson : Je suis d'accord avec la proposition de fixer une date dans six mois. Si nous voulons présenter une proposition à la fin de la séance ou au moment du dépôt du rapport, je me ferais un plaisir de le faire.

The Chair: How did Senator Mitchell get here? I had Senator Plett.

Le président : Comment le nom du sénateur Mitchell est-il arrivé ici? J'avais celui du sénateur Plett.

Senator Plett: On how he got there, I have no idea. Thank you very much, chair, for doing this in the proper order. I have two questions. One will be very short and to the point. The other one will have maybe a 30-second preamble, not a 30-minute one.

Le sénateur Plett : Je n'en ai aucune idée. Monsieur le président, je vous remercie beaucoup de procéder dans le bon ordre. J'ai deux questions. L'une d'elles sera très courte et directe; l'autre comportera peut-être un préambule de 30 secondes, et non de 30 minutes.

First of all, let me say I am truly saddened by the fact that we have a government and a couple of large railways that have brought us to a point where we are begging to have something passed before we lose another crop season. It is horrible to have to sit here and worry about our farmers across the country because the government has been negligent in bringing forward legislation.

Pour commencer, permettez-moi de dire que je suis réellement attristé par le fait que notre gouvernement et quelques grandes compagnies de chemin de fer nous ont amenés à un point tel que nous en sommes à supplier le gouvernement d'adopter un projet de loi avant que l'on perde une autre saison des récoltes. C'est horrible d'avoir à s'asseoir ici et de se préoccuper de nos agriculteurs de partout au pays, parce que le gouvernement a fait preuve de négligence en tardant à proposer un projet de loi.

Only two witnesses we have heard so far, and we're not done, and only two organizations have been in my office that say this bill is perfect the way it is. Those are the two railways and the government, of course.

I have one very quick question for Mr. Nielsen in regard to soybeans. I am from Manitoba where there are lots of soybeans. Why are soybeans and soy products not on the schedule list of MRE, especially with so much soy production in Western Canada?

Mr. Nielsen: You raise a very good question, senator. I scratched my head on that too.

We can go back to 2002, the last time there was anything done on transportation. Back then soybeans, if any, weren't grown in Western Canada. We've always had soybeans grown in Eastern Canada. Through better genetics, soybeans are a great alternative crop for us to use in the West. We're seeing a rapid expansion of soybeans. They're good for the soil by fixating nitrogen into the soil.

That's why we scratch our heads and ask why, when we have everything from canary seed to canola under the MRE. Soybeans are growing very fast. There were over 2.5 million tonnes this past year. It's a fast-growing crop.

Senator Plett: I would like a farmer to answer my second question, or all of you.

Last week we had CN in front of us. I questioned Ms. Drysdale and asked:

> The interchange at Emerson is less than 30 kilometres away from the elevator, but is in the wrong direction and with the wrong rail line for these exports moves. In order to have effective access, this elevator also needs access to the CN-CP interchange in Winnipeg. These concerns have been raised with the government, with a possible proposed solution being to add the wording in the reasonable direction of the traffic and its destination to both of the sections that I quoted. This language already exists in the legislation in 136(1) for other purposes and could easily be applied here. Why not support something like this?

Ms. Drysdale said to me:

> The 30-kilometre interswitching provides a competitive option to shippers in widely used, high-density corridors at long established interchange locations and at rates reflecting variable costs. So to suggest that moving in the wrong

Nous n'avons entendu que deux témoins jusqu'à présent, et notre travail n'est pas terminé; par ailleurs, seulement deux organisations qui sont venues dans mon bureau ont trouvé que le projet de loi était parfait tel quel. Ce sont les deux compagnies de chemin de fer et le gouvernement, bien sûr.

J'ai une question très rapide pour M. Nielsen en ce qui concerne le soya. Je viens du Manitoba, où il y a beaucoup de soya. Pourquoi le soya et les produits du soya ne figurent-ils pas sur la liste de l'annexe du RAM, surtout en raison de la si grande production de soya dans l'Ouest canadien?

M. Nielsen : Vous soulevez une très bonne question, monsieur le sénateur. Je suis aussi resté perplexe par rapport à cette constatation.

Il nous faut remonter à 2002, soit la dernière fois où on a fait quelque chose par rapport au transport. À l'époque, le soya, si tant est qu'il y en avait, n'était pas cultivé dans l'Ouest canadien. On l'a toujours cultivé dans l'Est du Canada. Grâce à une meilleure génétique, le soya est une excellente culture de remplacement que nous pouvons utiliser dans l'Ouest. Nous constatons une expansion rapide du soya. Il est bon pour le sol, puisqu'il permet d'y fixer de l'azote.

C'est pourquoi nous sommes perplexes et nous nous posons la question, puisque toutes sortes de choses, depuis la graine à canaris jusqu'au canola, sont couvertes dans le cadre du RAM. Le soya pousse très rapidement. L'an dernier, on en a produit plus de 2,5 millions de tonnes. C'est une culture qui connaît une croissance rapide.

Le sénateur Plett : J'aimerais qu'un agriculteur réponde à ma deuxième question, ou bien vous tous.

La semaine dernière, le CN a comparu devant nous. J'ai posé à Mme Drysdale la question suivante :

> L'interconnexion à Emerson est à moins de 30 kilomètres du silo-élévateur, mais il est dans la mauvaise direction et utilise la mauvaise voie ferrée pour ces exportations. Afin d'avoir un accès efficace, ce silo-élévateur doit également avoir accès à l'interconnexion CN-CP à Winnipeg. On a fait part de ces préoccupations au gouvernement et on a proposé une piste de solution. Il s'agirait d'ajouter le passage suivant aux deux articles que j'ai cités : « dans la direction la plus plausible de l'origine à la destination ». Cette tournure se trouve déjà à d'autres fins dans la loi au paragraphe 136.1 et pourrait facilement s'appliquer ici. Pourquoi ne pas appuyer cette solution?

Mme Drysdale m'a répondu ceci :

> L'interconnexion à moins de 30 kilomètres offre une option concurrentielle aux expéditeurs dans les corridors fréquemment utilisés et à forte densité dans des lieux de correspondance bien établis, à des tarifs qui reflètent les

direction within a 30-kilometre zone is cost prohibitive is, respectfully, absurd.

Are you respectfully absurd by your requests?

Mr. Nielsen: I don't think so.

Senator Plett: Neither do I. Please elaborate a bit.

Mr. Dahl: That goes to some of those technical amendments specifically to make the long haul interchange more effective. Yes, there are two key points. One is if an elevator is served by both railways, the current legislation would exclude them from use of these facilities.

What if that facility happened to be shipping canola meal into the U.S.? They would need access to a third railway. Why should they be prevented from having access to the third railway? You will hear from the oilseed processors shortly.

If an interswitch is 30 kilometres away but the railway is headed to Thunder Bay, are the alternative railways going to Thunder Bay when you want to go to Vancouver? Again, that isn't meeting the shipper's needs.

Yes, these are technical amendments. I stress the word "technical" because these are a substantive overhaul of the legislation that has been drafted. These technical amendments would improve the effectiveness of the long-haul interswitching provisions.

Senator Mitchell: Senator Plett was making a point that this has been delayed by government. I am not going to comment on that.

What I will say is that we received this on November 2. We've had it a long time. Certainly it needs to be reviewed adequately by the Senate, and we've had great witnesses, you among them. I just want you to know that if we put our mind to it, we could have this fully through committee and out of here by the middle of March. I am hearing your message clearly/ It has to be done.

I want to bring that message down to a personal, human impact: This how it affects your family's life, Mr. Sekulic. You mentioned you have a thousand contracts or 30 per cent of your grain held hostage by the fact that the provisions in this bill aren't in place to help you release that and get your money. Could you tell me how much money that involves and how critical it is to your next cycle of farming?

coûts variables. Sauf votre respect, il est absurde de dire qu'il est coûteux de circuler dans la mauvaise direction dans une zone de moins de 30 kilomètres.

Sauf votre respect, vos demandes sont-elles absurdes?

M. Nielsen : Je ne le crois pas.

Le sénateur Plett : Moi non plus. Pourriez-vous nous en dire un peu plus là-dessus?

M. Dahl : Cela revient à certaines de ces modifications techniques qui visent précisément à améliorer l'efficacité de l'interconnexion de longue distance. Oui, il y a deux éléments essentiels. L'un d'entre eux, c'est que si un silo-élévateur est desservi par deux chemins de fer, la législation actuelle ne lui permettrait pas d'utiliser ces installations.

Qu'arrive-t-il si cette installation expédie du tourteau de canola aux États-Unis? Il lui faudrait avoir accès à un troisième chemin de fer. Pourquoi devrait-on l'empêcher d'avoir accès au troisième chemin de fer? Vous entendrez sous peu le témoignage d'Oilseed Processors.

Si une interconnexion se trouve dans un rayon de 30 kilomètres, mais que le chemin de fer se dirige vers Thunder Bay, les chemins de fer de remplacement iront-ils à Thunder Bay si vous souhaitez aller à Vancouver? Encore une fois, cela ne répond pas aux besoins de l'expéditeur.

Oui, ce sont des modifications techniques. J'insiste sur le mot « techniques », parce que ces modifications représentent une réforme importante du projet de loi qui a été ébauché. Ces modifications techniques permettraient d'améliorer l'efficacité des dispositions sur l'interconnexion de longue distance.

Le sénateur Mitchell : Le sénateur Plett a fait valoir que le gouvernement a retardé l'adoption du projet de loi. Je ne vais pas me prononcer à ce sujet.

Ce que je dirai, c'est que nous avons reçu le projet de loi le 2 novembre. Nous l'avons depuis longtemps. Assurément, il doit faire l'objet d'un examen approprié par le Sénat, et nous avons entendu d'excellents témoins, dont vous faites partie. Je veux juste que vous sachiez que si nous décidons de l'examiner, nous pourrions lui faire franchir l'étape du comité et le faire adopter d'ici la mi-mars. J'entends clairement votre message : cela doit être fait.

Je veux ramener ce message aux répercussions personnelles et humaines : c'est-à-dire comment cela touche la vie de votre famille, monsieur Sekulic. Vous avez dit que 1 000 contrats ou 30 p. 100 de vos grains étaient détenus en otage en raison du fait que les dispositions dans le projet de loi ne sont pas en place pour vous aider à vous en départir et à obtenir votre argent. Pourriez-vous me dire combien d'argent cela représente et quelle importance cela revêt pour votre prochain cycle agricole?

Mr. Sekulic: Roughly it's in the vicinity of $300,000 for my family. It's a significant amount of money for my operation. I am not all that big. A thousand tonnes isn't that huge for a lot of farmers, but it's a significant portion for me.

Senator Mitchell: You don't take all of that $300,000 home. You're not rich. It's critical.

Mr. Sekulic: It's critical. It goes to inputs and fertilizer. A lot goes rent. I don't farm any of our family farm. My wife and I rent pretty much all our land. In order to operate into the next year, we need to pay our rent and pay our landlords to have that land to farm next year.

Senator Mitchell: What features of this bill would give you the leverage to break that logjam right now if they were in place?

Mr. Sekulic: The reciprocal penalties, to hold the railway to account for poor service. Like I said, I have my contracts forward contracted. The elevators buy to a certain level of service. We have a reasonable expectation that our grain will move within a leeway one way or the other within the month that we contract the grain for. If the service isn't provided, right now there's no way to go after the railways for lack of service. If there are good negotiated reciprocal penalties, fair ones, I think there is an incentive on the railway to live up to what their agreements are.

Senator Mitchell: For at least the last decade or even more, the railways could essentially fine farmers if their grain didn't show up, like right now, at that train, but if the train didn't show up for a week or two weeks, farmers in Western Canada, and probably elsewhere, had no recourse to penalize them in return. That will get fixed by this bill if we pass it.

Mr. Sekulic: Yes. It's not directly to farmers. It's not a direct bill to me, but it gets passed down through basis or other things.

Mr. Lewis: It's the shippers who pay the basis. The basis is what the grain companies charge us. If there's a boat sitting for extra time that can't get out of Vancouver or Thunder Bay, but typically Vancouver, we're paying the demurrage on that through our basis. That cost is directly out of our pockets. The farmers are the ones that pay for this, not the grain companies. It's the farmers that ultimately pay all these bills. It comes down to the farm gate.

M. Sekulic : Cela représente environ 300 000 $ pour ma famille. C'est une somme d'argent importante pour mon exploitation; elle n'est pas si grande que cela. Mille tonnes, ce n'est pas si énorme pour beaucoup d'agriculteurs, mais c'est une part importante pour moi.

Le sénateur Mitchell : Vous ne ramenez pas tous ces 300 000 $ à la maison. Vous n'êtes pas riche. C'est indispensable.

M. Sekulic : C'est indispensable. Cela sert à l'achat d'intrants et d'engrais. Une bonne partie est consacrée au loyer. Je ne suis pas propriétaire de notre ferme familiale. Mon épouse et moi louons presque toutes nos terres. Si nous voulons pouvoir exercer nos activités l'année prochaine, nous devons payer notre loyer et nos locateurs afin de pouvoir cultiver ces terres.

Le sénateur Mitchell : Quelles caractéristiques du projet de loi, une fois en place, vous procureraient le levier nécessaire pour sortir de l'impasse actuelle?

M. Sekulic : Les pénalités réciproques, le fait de tenir le chemin de fer responsable du piètre service. Comme je l'ai dit, mes contrats font l'objet d'un contrat à terme. Les silo-élévateurs achètent le grain en fonction d'un certain niveau de service. Nous sommes assez convaincus que notre grain va se déplacer, d'une façon ou d'une autre, au cours du mois durant lequel nous passons les marchés. Si le service n'est pas fourni, les dispositions actuelles ne permettent pas de s'en prendre aux chemins de fer pour ce manque de service. Si de bonnes pénalités réciproques et équitables sont négociées, je pense qu'il y a un incitatif pour la compagnie de chemin de fer d'honorer ses ententes.

Le sénateur Mitchell : Au cours des 10 dernières années au moins, voire plus, les compagnies de chemin de fer pouvaient essentiellement pénaliser les agriculteurs si leurs céréales n'arrivaient pas au train, comme c'est le cas en ce moment, mais si le train ne se montrait pas pendant une semaine ou deux, les agriculteurs de l'Ouest canadien, et probablement ceux d'ailleurs, n'avaient aucun recours pour les pénaliser en retour. Cette situation sera réglée au moyen du projet de loi si nous l'adoptons.

M. Sekulic : Oui. Les pénalités ne sont pas imposées directement aux agriculteurs. Ce n'est pas une facture qui m'est envoyée directement, mais elle m'est refilée dans le calcul du prix de base ou d'autres façons.

M. Lewis : Ce sont les expéditeurs qui paient la différence dans le prix de base. C'est ce que les compagnies céréalières nous facturent. Si un bateau qui reste sur place pendant plus de temps que prévu ne peut sortir de Vancouver ou de Thunder Bay, mais c'est généralement Vancouver, nous payons les surestaries par l'entremise du prix de base. Cet argent sort directement de nos poches. Ce sont les agriculteurs, et non les compagnies céréalières, qui paient cela. Au final, ce sont les agriculteurs qui

paient l'ensemble de ces factures. On revient à l'exploitation agricole.

Mr. Nielsen: On a point of clarity, as Mr. Lewis mentioned, we don't get fined personally but we will see it in the future, probably when we try to write new contracts with the grain companies.

Senator Mitchell: But you have no leverage back against them.

Mr. Nielsen: No. That's where some of the clarity in this bill really helps.

Currently, at our local elevators, the train may show up on time. On a weekend they'll bring staff in to work on a Sunday because they're told the train will be there. They have 24 hours to load the 120-car or 130-car unit train, or else that spot will be imposed fines which in the future will come back to us as producers.

If they get the train loaded within 24 hours, it doesn't mean CN or CP will come back the next day and pick it up. It could sit there for a week or 10 days too, which then affects the grain handler who is expecting to have that grain out on the West Coast, in Thunder Bay or in Prince Rupert at a certain time.

Senator Mitchell: We got the bill on November 2 and you've been suffering this imbalance in December, January, February, and who knows how much longer?

Senator Griffin: What I heard from all four of you is that while the bill is not perfect, you want it passed as fast as possible. Yes, everybody nodded, for the record. You're willing to wait for other means to improve it in subsequent years.

I have a very specific question. I don't know if you can answer it for me. What is the cost of actually shipping soybeans?

Mr. Dahl: It would not be different from the cost of shipping any other commodity. For clarification on your point, these very small technical amendments could be brought into the bill now. We don't want to see it delayed. Yes, we do want to see it passed quickly, but it has taken us an awfully long time to get to this point in legislation. It's going to take an awfully long time to get the next bill.

Senator Griffin: That's right. That's why I am asking.

M. Nielsen : Juste à titre de précision, comme l'a mentionné M. Lewis, on ne nous impose pas personnellement une amende, mais nous verrons cela à l'avenir, probablement lorsque nous essaierons de rédiger de nouveaux contrats avec les compagnies céréalières.

Le sénateur Mitchell : Mais vous n'avez pas de levier que vous pouvez utiliser contre elles.

M. Nielsen : Non. C'est à ce moment-là que certaines des précisions dans le projet de loi aident vraiment.

En ce moment, le grain peut arriver à l'heure à nos silos-élévateurs locaux, le train pourrait arriver à l'heure. La fin de semaine, on va faire revenir des employés un dimanche, parce qu'on leur dit que le train sera là. Ils ont 24 heures pour charger les trains-blocs de 120 ou de 130 wagons, sinon on imposera des amendes à cet endroit, qui nous reviendront plus tard comme producteurs.

S'ils arrivent à charger le train dans les 24 heures, cela ne veut pas dire que le CN ou le CP va revenir le lendemain et le récupérer. Il pourrait rester là pendant une semaine ou 10 jours, ce qui nuit aussi au manutentionnaire de grains qui s'attend à envoyer ce grain sur la côte Ouest — à Thunder Bay ou à Prince Rupert — à un moment donné.

Le sénateur Mitchell : Nous avons reçu le projet de loi le 2 novembre, et vous avez souffert de ce déséquilibre en décembre, en janvier, en février, et qui sait pendant combien de temps encore vous en souffrirez.

La sénatrice Griffin : Ce que vous avez dit tous les quatre, c'est que même si le projet de loi n'est pas parfait, vous aimeriez qu'il soit adopté le plus rapidement possible. Oui, tout le monde a acquiescé, aux fins du compte rendu. Vous êtes prêts à attendre qu'on trouve d'autres façons de l'améliorer dans les années à venir.

J'ai une question très précise. Je ne sais pas si vous pouvez y répondre pour moi. Qu'en coûte-t-il réellement pour expédier du soya?

M. Dahl : Le coût d'expédition ne serait pas différent de celui des autres marchandises. Pour vous fournir des précisions sur ce point, ce sont de très petites modifications techniques qui pourraient être inscrites dans le projet de loi maintenant. Nous ne voulons pas qu'il soit retardé. Oui, nous voulons qu'il soit adopté rapidement, mais il nous a fallu beaucoup de temps pour arriver à ce stade-ci dans le projet de loi. Il faudra beaucoup de temps pour obtenir le nouveau projet de loi.

La sénatrice Griffin : C'est exact. C'est pourquoi je pose la question.

Mr. Dahl: In my brief, just for fun, I go back in time and look at Arthur Kroeger and Justice Estey. These transportation issues have been with us for a long, long time. Yes, it is time to move forward and fix them as quickly as possible. We're under no illusions that there will be another piece of legislation coming a year from now.

Senator Griffin: Yes. It would not be a year from now. That's why I am asking. It's a trade-off.

Senator Mitchell: We could do one in the Senate.

Senator Griffin: If the government doesn't accept the Senate bill, it will go nowhere. I can propose bills until the cows come home. I can even paint the bills in the colour of Holstein cows and it still wouldn't help.

The soybean industry, how large is it now? It's my understanding that it's considerably larger than it used to be. If you were to take the list of items that are covered by schedule 2, it would be about halfway on that list in terms of volume. Is that your understanding?

Mr. Dahl: I am going straight off the top of my head, so don't quote me on this as they say on the record, but I think it's about number eight now. There are a lot more commodities on that list. Manitoba, for example, is coming very close to Ontario production in soybean levels. Yes, the production levels are definitely expanding.

Mr. Lewis: Certainly in Saskatchewan the technology is improving every year. There are new varieties. Varieties that were grown four years ago aren't grown anymore because there are better varieties all the time. Certainly on a lot of the lentil production everybody has heard about the Indian tariffs and so on. The lentil market is depressed. There will be people putting in soybeans this year for the first time just to supplant hectares of lentils. It's emerging more and more. Going forward, it will be a bigger and bigger crop.

Mr. Nielsen: Just to follow up on that, if you think about the tonnage and the crates that Mr. Lewis and Mr. Dahl have mentioned, you're looking at other crops under the MRE that are only 50,000 to 100,000 tonnes. They're included in the MRE. We're looking at a crop that's sitting at 2.5 million tonnes and growing.

The Chair: For the record, the bill was brought in on November 2 for first reading and second reading of the bill was on November 9. Then there was a week off. For three weeks the bill was in committee. It just so happened that December 15 was when the government decided to adjourn and we didn't get back until the last week in January.

M. Dahl : Dans mon mémoire, juste pour m'amuser, je remonte le temps et je regarde Arthur Kroeger et le juge Estey. Ces enjeux liés au transport nous préoccupent depuis très, très longtemps. Oui, il est temps d'aller de l'avant et de les régler le plus rapidement possible. Nous ne nous berçons pas d'illusions : il n'y aura pas d'autre projet de loi d'ici un an.

La sénatrice Griffin : En effet, pas d'ici un an. C'est pourquoi je posais la question. C'est un compromis.

Le sénateur Mitchell : Nous en ferions un au Sénat.

La sénatrice Griffin : Si le gouvernement n'accepte pas le projet de loi du Sénat, il n'ira nulle part. Je peux proposer des projets de loi jusqu'à ce que les poules aient des dents. Je pourrais même parer les projets de loi des plumes des poules en question, mais cela n'aiderait pas non plus.

Quelle est la taille de l'industrie du soya en ce moment? Je crois comprendre qu'elle est beaucoup plus grande qu'elle l'était autrefois. Si vous deviez prendre la liste des éléments qui sont couverts par l'annexe 2, elle se trouverait à peu près à mi-chemin sur cette liste en ce qui concerne le volume. Est-ce bien ce que vous comprenez?

M. Dahl : Je vais répondre de mémoire, alors ne me citez pas là-dessus aux fins du compte rendu, mais je pense qu'elle serait au huitième rang en ce moment. Il y a beaucoup plus de marchandises sur cette liste. Par exemple, le Manitoba arrive très près de la production de l'Ontario pour ce qui est des niveaux de soya. Oui, les niveaux de production augmentent assurément.

M. Lewis : Certes, en Saskatchewan, la technologie s'améliore chaque année. Il y a de nouvelles variétés. On a cessé de cultiver des variétés qu'on cultivait il y a quatre ans, parce qu'il y a toujours de meilleures variétés. Sans aucun doute, en ce qui concerne une bonne partie de la production de lentilles, tout le monde a entendu parler des tarifs douaniers de l'Inde, et ainsi de suite. Le marché des lentilles est en crise. Des gens vont planter pour la première fois cette année du soya pour remplacer des hectares de lentilles. C'est une culture en pleine croissance. Dans l'avenir, elle sera de plus en plus importante.

M. Nielsen : Pour continuer dans la même veine, si vous pensez au tonnage et aux caisses que MM. Lewis et Dahl ont mentionnés, ce sont d'autres cultures assujetties au RAM qui ne représentent que de 50 000 à 100 000 tonnes. Elles figurent dans le RAM. Nous avons là une culture de l'ordre de 2,5 millions de tonnes qui continue de croître.

Le président : Aux fins du compte rendu, le projet de loi a été proposé le 2 novembre pour la première lecture, et la deuxième lecture du projet de loi a eu lieu le 9 novembre. Puis, il y a eu une semaine de relâche. Pendant trois semaines, le projet de loi a été étudié au comité. Il se trouve que le gouvernement a décidé de lever la séance le 15 décembre et que nous ne sommes pas revenus avant la dernière semaine de janvier.

I just wanted to make sure everybody understood the time-line exactly.

Senator Mitchell: I have a point of order.

The Chair: No point of order.

Senator Mitchell: I wanted to say it is the house and the Senate chamber that decides when we rise.

The Chair: I am just saying when it ended.

Senator Bovey: I am going to move on to grain cars. I heard the words urgent, timely, imperative, quick, very quickly, speedy, please pass this legislation and amendments should not delay the bill. The message is very strong. On the other side, I am hearing that the railways have only delivered 62 per cent of the grain cars and that shippers served by CN only had 54 per cent of their orders delivered.

We have heard from the railways that, yes, there's a need for new grain cars with new technology. We gather they will be built in Ontario and all that is rolling, but we're told that until the bill is passed they can't order the cars. Yet you're telling me that if the grain is not picked up, you're having to get bridge financing in order to pay your rent.

I wonder if we can perhaps reflect a bit on the dichotomies of the fact that our farmers, in my estimation, are family businesses, unlike corporations. I wonder what that does by way of trying to expedite some of this. I am concerned about people having to go out to get bridge financing to be able to buy their seeds for next year. On the other hand, you're doing that to book your elevator space ahead.

In your view, why don't you think the railways could have ordered the cars ahead?

Mr. Lewis: I can speak to that. It's not a rail car shortage. There's actually a surplus of rail cars now in Western Canada. The new cars will be bigger and more efficient. You'll be able to put more grain per tonne because they will hold more and they are lighter. That will take time.

Certainly they will allow the railroads to be credited for that. Under the MRE, the railroads will be able to replace the cars. At the end of the day, producers pay for it. There are no two ways around it. It doesn't matter who owns the car, in our estimation.

Je veux juste m'assurer que tout le monde a bien compris la chronologie.

Le sénateur Mitchell : J'invoque le Règlement.

Le président : Il n'y a pas lieu d'invoquer le Règlement.

Le sénateur Mitchell : Je voulais dire que c'est la Chambre et le Sénat qui décident à quel moment nous suspendons nos travaux.

Le président : Je dis simplement à quel moment les travaux ont pris fin.

La sénatrice Bovey : J'aimerais maintenant parler des wagons à céréales. J'ai entendu les mots « urgent », « opportun », « impératif », « rapide », « très rapidement », « prompt », en plus de « veuillez adopter ce projet de loi » et « les modifications ne devraient pas en retarder l'adoption ». Le message est très fort. Par ailleurs, j'entends dire que les chemins de fer n'ont livré que 62 p. 100 des wagons à céréales et que les expéditeurs desservis par le CN n'ont reçu que 54 p. 100 de leurs commandes.

Les compagnies de chemin de fer nous ont dit que, oui, il y a un besoin pour de nouveaux wagons à céréales dotés de la nouvelle technologie. Nous avons compris qu'ils seront construits en Ontario et que tout cela est en marche, mais on nous dit qu'elles ne peuvent commander les wagons avant que le projet de loi soit adopté. Pourtant, vous me dites que si les céréales ne sont pas récupérées, vous devrez obtenir un financement provisoire afin de pouvoir payer votre loyer.

Ne pourrions-nous pas réfléchir un peu aux dichotomies liées au fait que nos agriculteurs sont, selon moi, des entreprises familiales plutôt que des sociétés? Cette idée contribuerait-elle à faire accélérer le rythme où vont les choses? Je m'inquiète du fait que des gens devront aller chercher du financement provisoire pour être en mesure d'acheter leurs semences pour l'an prochain. Par ailleurs, vous faites de même pour réserver à l'avance l'espace dans les élévateurs.

À votre avis, pourquoi les compagnies de chemin de fer n'auraient-elles pas pu commander les wagons à l'avance?

M. Lewis : Je ne peux répondre à cette question. Il n'y a pas de pénurie de wagons de chemin de fer. En réalité, il y a en ce moment un surplus de wagons de chemin de fer dans l'Ouest canadien. Les nouveaux wagons seront plus grands et plus efficaces. Vous serez en mesure d'y mettre plus de grains par tonne, parce qu'ils auront une capacité supérieure et seront plus légers. Cela prendra du temps.

Assurément, les compagnies de chemin de fer pourront recevoir le crédit voulu à cet égard. En vertu du RAM, elles seront en mesure de remplacer les wagons. Au bout du compte, les producteurs vont payer la note. Il n'y a pas deux façons de

faire les choses. Il importe peu de savoir qui est le propriétaire du wagon, à notre avis.

The biggest shortage is locomotives and crews. To be blunt, CN laid off crew members and mothballed or sold locomotives. That's the shortage. It's not grain cars; it's crews and locomotives. That's what currently is short. There are rail cars sitting empty on short line railroads all over Saskatchewan, renting space from American companies. It's not a car shortage.

La plus grande pénurie concerne les locomotives et les équipages. Pour parler franchement, le CN a mis à pied des membres d'équipage et a entreposé ou vendu des locomotives. Elle est là, la pénurie. Ce ne sont pas les wagons à céréales; ce sont les membres d'équipage et les locomotives. C'est ce qui manque actuellement. Il y a des wagons de chemin de fer laissés vides sur des lignes ferroviaires sur courtes distances partout en Saskatchewan, qui louent un espace à des entreprises américaines. Ce n'est pas une pénurie de wagons.

Mr. Dahl: I would observe that it's probably a choice made by the railways. There is a robust rental market in North America for rail cars. If they felt the business needed to go out to acquire more grain cars to move grain, there are plenty of opportunities for them to do so.

M. Dahl : J'aimerais faire observer que c'est probablement un choix des compagnies ferroviaires. En Amérique du Nord, il y a un marché de location robuste pour les wagons de chemin de fer. Si on avait l'impression de devoir percer de nouveaux marchés pour acquérir plus de wagons à céréales afin de déplacer les grains, il y aurait de nombreuses occasions de le faire.

Senator Bovey: Can I flip this to the other side? Another comment you made was that our international customers are watching. One of you talked about brand and reputation failures. In another committee we're trying to work very hard on international relations. I wonder if you could quantify the kinds of impacts you're finding from your international buyers.

La sénatrice Bovey : Puis-je aborder la question sous un autre angle? Vous avez aussi dit que nos clients internationaux nous observent. L'un d'entre vous a parlé des échecs au chapitre de la marque et de la réputation. Dans un autre comité, nous nous attachons à travailler très fort sur les relations internationales. Je me demande si vous pouviez quantifier les types de répercussions que vous constatez chez vos acheteurs internationaux.

Mr. Dahl: I don't know how you can quantify a brand loss. I just know that the impact has been significant. I do know our customers are watching, just like they watched when the former Bill C-30 was passed. When that bill was passed we could go back to our customers and say, "Look, the Government of Canada has passed legislation that will help alleviate these issues, and we can assure you that they're not going to happen again." They're watching this legislation with similar interest.

M. Dahl : Je ne sais pas comment vous pouvez quantifier la perte d'une marque. Je sais seulement que les répercussions ont été importantes. Je sais que nos clients nous observent, tout comme ils l'ont fait lorsque l'ancien projet de loi C-30 a été adopté. Lorsque ce projet de loi a été adopté, nous pouvions dire à nos clients : « Écoutez, le gouvernement du Canada a fait adopter un projet de loi qui va aider à atténuer les problèmes, et nous pouvons vous garantir qu'ils ne se reproduiront plus. » Ils observent le projet de loi avec un intérêt semblable.

It's a highly competitive market. We're competing, for example, with Ukraine and Russia. Ten years ago we were exporting about6 million tonnes. Last year they exported 45 million tonnes of wheat. It's a highly competitive market. Our customers have choice. If we don't deliver when we say we will deliver, they will buy from somebody else.

C'est un marché hautement compétitif. Nous faisons concurrence, par exemple, à l'Ukraine et à la Russie. Il y a 10 ans, nous exportions environ 6 millions de tonnes. L'an dernier, 45 millions de tonnes de blé ont été exportés. C'est un marché hautement compétitif. Nos clients ont le choix. Si nous ne livrons pas la marchandise tel que promis, ils iront acheter ailleurs.

Mr. Nielsen: One of our members is the Prairie Oat Growers Association. In 2013-14, they saw significant losses in moving oats into the U.S. That's their major destination for their oat market. That was actually replaced by Scandinavian oats. Oats had to come from Scandinavia, Denmark, Finland and Norway over here and replace Manitoba oats. They still haven't recovered 100 per cent, and it is just one example.

M. Nielsen : Un de nos membres est la Prairie Oat Growers Association. En 2013-2014, elle a accusé des pertes importantes liées au déplacement de l'avoine vers les États-Unis. C'est sa destination principale pour son marché de l'avoine. En réalité, ce marché a été remplacé par l'avoine de la Scandinavie. L'avoine a dû provenir de la Scandinavie, du Danemark, de la Finlande et de la Norvège jusqu'ici et remplacer l'avoine du Manitoba. Le Manitoba ne s'est toujours pas rétabli complètement, et ce n'est qu'un exemple.

Mr. Sekulic: Further to that, I guess, we have the Barton report. We're negotiating free trade deals all over the place. We can't deliver grain in a timely manner with what we're producing now. We can grow the crop. We seem to be finding the markets but we have to deliver to the markets. This seems to be the choke point of the entire system right now.

M. Sekulic : Par ailleurs, nous avons le rapport Barton. Nous négocions des accords de libre-échange absolument partout. Nous ne pouvons livrer des céréales de façon opportune avec ce que nous produisons en ce moment. Nous pouvons cultiver le produit. Nous semblons arriver à trouver les marchés, mais nous devons livrer à ces marchés. Cela semble être le goulot d'étranglement du système entier en ce moment.

Senator MacDonald: One thing I have come to realize going through this process is that maybe we should have the railways come in last as opposed to first or second in these discussions because the more I hear, the more I want to go back to the railways and speak to them.

Le sénateur MacDonald : Une chose que le présent processus m'a permis de découvrir, c'est que nous devrions peut-être demander aux compagnies de chemin de fer d'arriver en dernier dans la présente discussion, plutôt qu'en premier ou en deuxième, parce que plus j'entends des choses, plus je veux m'adresser de nouveau aux compagnies de chemin de fer.

We spoke last night with some of our witnesses about data handling. I was a little surprised at what we were told. In the U.S. they have access to detailed costing, data to calculate a carrier's costs in transporting goods. It doesn't exist in Canada. Both CN and CP are required to report detailed financial and statistical data in the U.S. That is not required here. The U.S. shippers can access the freight rate competitiveness of CN and CP in their American operations. It is not required here.

Hier soir, nous avons parlé avec certains de nos témoins de la gestion des données. J'ai été un peu surpris par ce qu'on nous a dit. Aux États-Unis, on a accès au calcul détaillé des coûts et aux données pour calculer les coûts du transport de marchandises pour un transporteur. Cela n'existe pas au Canada. Le CN, tout comme le CP, sont tenus de déclarer des données financières et statistiques détaillées aux États-Unis. Ce n'est pas une exigence ici. Les expéditeurs américains peuvent évaluer la compétitivité des tarifs marchandises du CN et du CP dans le cadre de leurs activités aux États-Unis. Ce n'est pas une exigence ici.

The Canadian Transportation Agency has a rail costing system that does the same thing as the U.S. system, but shippers are routinely denied access to this. I would like to know what your experience is. Are you denied access to this? Have you requested it? What is your assessment of the lack of data that is available to you? Do you really know what you're paying for and how much of a premium you're paying for when you're shipping your goods?

L'Office des transports du Canada a un système de calcul des coûts du transport ferroviaire qui fonctionne comme celui des États-Unis, mais les expéditeurs s'y voient régulièrement refuser l'accès. J'aimerais connaître votre expérience. Vous refuse-t-on l'accès au système? L'avez-vous demandé? Quelle est votre évaluation de l'absence de données qui vous sont accessibles? Savez-vous vraiment ce que vous payez, et quelle prime payez-vous lorsque vous expédiez vos marchandises?

Mr. Dahl: I have a couple of quick comments. The support for the Agriculture Transportation Coalition, which has been monitoring the level of service and the performance against actual orders out there, has been very helpful. You will hear some of those members in the next pane.

M. Dahl : J'ai quelques brefs commentaires à formuler. Le soutien consenti à l'Agriculture Transportation Coalition, qui a assuré la surveillance du niveau de service et de rendement par rapport aux commandes réelles existantes, a été très utile. Vous entendrez témoigner certains de ces membres dans le prochain groupe de témoins.

This bill moves significantly forward in improving the data reporting requirements. That is absolutely one of the benefits of the legislation, but you're not wrong. Knowing and having good data are absolutely critical to a monitoring program. This bill does make it better. Am I going to pretend it's perfect? No, but no legislation is perfect.

Le projet de loi fait des grands pas en avant pour ce qui est d'améliorer les exigences relatives à la déclaration de données. C'est absolument un des avantages de la législation, mais vous n'avez pas tort. Le fait de connaître et d'avoir de bonnes données est absolument essentiel à un programme de surveillance. Le projet de loi l'améliore. Vais-je prétendre qu'il est parfait? Non, mais aucun projet de loi ne l'est.

Senator MacDonald: If you were shipping a lot of grain, obviously the cost of shipping it and the premium you're paying on the railroads will cut into your potential profit for the product you're shipping to market.

Le sénateur MacDonald : Si vous deviez expédier beaucoup de grains, évidemment, le coût de l'expédition et de la prime que vous payez aux chemins de fer réduirait votre profit potentiel pour le produit que vous expédiez vers les marchés.

Mr. Dahl: Absolutely. There is no question that one of the largest costs of getting grain to market is actually that rail portion of grain, which is why you're seeing the entire industry here before you today. This is not a minor issue. This is absolutely a critical issue for every part of the value chain.

Mr. Lewis: Certainly the reason this has to be put forward as well is that the MRE needs a costing review. Those numbers are from 1990. What business can run on 1990 statistics? A lot of things that are included there no longer exist. Yet that is still within the MRE. That is part of getting this legislation put through so we can get on to an MRE cost review.

The Prime Minister put in his letter to Minister MacAulay that a review should be done. We still feel that it needs to be done because the numbers are old. The reporting is very important.

Senator Mercer: I am a little frustrated because we're not getting to the point of actually amending or voting on this legislation.

However I want to make a point. Several of you talked about technical amendments. You think that technical amendments will not slow things down. Technical amendments go through the same process as big amendments. We amend the legislation. It means it has to go back to the House of Commons and they have to vote on it. They have to agree to it, or we go back and forth. Don't think technical amendments are not time-eating amendments. They are.

The comments have been that we're not going to do this legislation every year, or that this doesn't happen that often. Let's get it right this time. If that costs us some time, unfortunately that may be the price we have to pay to get it right.

I am curious, as a number of colleagues have already mentioned, about your suggestion that six months after Royal Assent we should sit down and have a look to see if this is working. I would hope that one of the things we would add to that would be an assessment of whether the railroads actually are telling the truth and that they have ordered rail cars being built in Hamilton, Ontario, putting Canadians to work building cars that will service the market in Western Canada. There is a fair amount of lack of trust of the commitment by the railroads. CP has said they would do this. As the old saying goes, "I'm from Missouri, show me." Show me the money. Show me the rail car.

M. Dahl : Absolument. Il ne fait aucun doute qu'un des coûts les plus importants pour ce qui est d'amener les grains vers les marchés, c'est en réalité la partie des coûts correspondant au transport ferroviaire du grain, et c'est pourquoi vous voyez l'industrie entière devant vous aujourd'hui. Ce n'est pas un enjeu mineur. Il s'agit là d'un enjeu crucial pour chaque partie de la chaîne de valeur.

M. Lewis : Certes, l'autre raison pour laquelle on doit faire adopter le projet de loi, c'est que le RAM doit faire l'objet d'un examen des coûts. Ces chiffres datent de 1990. Quelle entreprise peut fonctionner avec des statistiques de 1990? Beaucoup d'éléments qui y figurent n'existent plus. Pourtant, cela se trouve encore dans le RAM. Cela fait partie des raisons pour lesquelles on veut faire avancer le projet de loi : pouvoir nous attaquer à un examen des coûts du RAM.

Dans sa lettre adressée au ministre MacAulay, le premier ministre a indiqué qu'un examen devrait être fait. Nous sommes toujours d'avis qu'il doit être fait, parce que les chiffres sont vieux. La déclaration est très importante.

Le sénateur Mercer : Je suis un peu frustré, parce que nous devrions en réalité modifier le projet de loi ou voter sur celui-ci, et nous n'y sommes pas arrivés.

Toutefois, j'aimerais souligner un élément. Plusieurs d'entre vous ont parlé de modifications techniques. Vous pensez que celles-ci ne vont pas ralentir les choses. Les modifications techniques passent par le même processus que les grandes modifications. Nous modifions le projet de loi. Cela veut dire qu'il doit être renvoyé à la Chambre des communes et qu'elles doivent faire l'objet d'un vote. Celles-ci doivent être acceptées, autrement il y aura un va-et-vient perpétuel. N'allez pas croire que les modifications techniques ne grugent pas de temps. Elles le font.

On a dit que nous n'allions pas examiner ce projet de loi chaque année ou que cela ne se produit pas si souvent. Faisons bien les choses cette fois-ci. Si cela nous prend du temps, c'est malheureusement peut-être le prix à payer pour bien faire les choses.

Comme un certain nombre de collègues l'ont déjà mentionné, je suis curieux par rapport à votre suggestion selon laquelle nous devrions, six mois après la sanction royale, nous asseoir et jeter un coup d'œil pour voir si les choses fonctionnent. Une chose que j'aimerais qu'on y ajoute, ce serait une évaluation afin de savoir si les compagnies de chemin de fer disent réellement la vérité et si elles ont commandé les wagons de chemin de fer qui sont construits à Hamilton, en Ontario, en mettant les Canadiens au travail, en construisant des wagons qui vont desservir le marché dans l'Ouest canadien. Il y a assez peu de confiance par rapport à l'engagement des compagnies de chemin de fer. Le CP a dit qu'il le ferait. Moi, je ne veux pas le savoir, je veux le voir! Montrez-moi l'argent. Montrez-moi le wagon de chemin de fer.

You also said that you can't deliver the grain in a timely manner. This points to another huge problem that we have here. We can't deliver the grain in time and we can't deliver oil or gas in a timely manner to tidewater either because we don't have the proper infrastructure in place. This is an underlying factor in a whole bunch of things.

I am not sure I have a question, but I feel better I got that off my chest.

The Chair: I am glad Senator Mercer feels better. Does anybody want to make a comment? You don't have to make it as long as Senator Mercer's, but please do.

Mr. Lewis: I'll speak to the idea that there is a lot of traffic out there. In southern Saskatchewan we had a drought this year. Yet we still have the second highest handling on record with this year's crop. What will happen when we have good conditions across the Prairies? We're growing more grain on a consistent basis.

Potash prices are down. When the potash industry comes back, it will need rail. It definitely needs rail. The lumber industry and all these things in Western Canada are continuing to expand. That's where we really need the railroads to step up and deliver that product.

Mr. Dahl: First off, oil actually makes up a really small proportion of the railways' handle. It comes down to a matter of choice. These gentlemen's grain is captive to railways. The railways know that if they don't move it in December, they might get around to it in April or May. If all else fails, they will move it in July. Some of the other commodities are not like that. The other commodities are actually competitive and they will lose the traffic if they make that decision not to engage.

This bill helps level the playing field. It introduces competition and options for some of these captive points to perhaps move grain to another railway so that it will not be there in July, or to hold the railway financially accountable for not showing up in December when they said they would.

Grain is a little different from intermodal, rail or some of the other commodities the railways are moving. They are making that business choice because it is a business choice and it is a regulatory environment that they are in. We can't expect them to change those choices unless we change that environment.

Vous avez aussi dit que vous ne pouvez livrer le grain de façon opportune. Cela met en lumière un autre énorme problème que nous avons ici. Nous ne pouvons livrer le grain à temps et nous ne pouvons non plus livrer le pétrole ou le gaz à temps jusqu'aux côtes, parce que nous n'avons pas en place les bonnes infrastructures. C'est un facteur sous-jacent dans tout un ensemble de choses.

Je ne sais pas si j'ai une question, mais je me sens mieux maintenant que je me suis vidé le cœur.

Le président : Je suis heureux que le sénateur Mercer se sente mieux. Y a-t-il quelqu'un qui aimerait formuler un commentaire? Vous n'avez pas à vous éterniser autant que le sénateur Mercer, mais allez-y.

M. Lewis : J'aimerais parler de l'idée que la circulation est dense. Dans le Sud de la Saskatchewan, nous avons eu une sécheresse cette année. Pourtant, nous venons toujours au deuxième rang pour ce qui est de la manutention des cultures de cette année. Que se passera-t-il lorsque les conditions seront bonnes dans les Prairies? Nous cultivons constamment plus de céréales.

Les prix de la potasse ont baissé. Lorsque l'industrie de la potasse reprendra, cela nécessitera une capacité de transport ferroviaire, assurément. L'industrie du bois d'œuvre et toutes ces choses dans l'Ouest canadien continuent de prendre de l'expansion. C'est pour ces choses que nous avons vraiment besoin des voies ferrées, pour accélérer la cadence et livrer ce produit.

M. Dahl : Tout d'abord, le pétrole ne compte que pour une infime partie du transport ferroviaire. C'est une question de choix. Le grain de ces agriculteurs dépend du réseau ferroviaire. Les responsables des chemins de fer savent que, s'ils ne le transportent pas en décembre, ils devront le faire en avril ou en mai. Si cela ne se fait pas, ce sera en juillet. Ce n'est pas le cas pour d'autres marchandises. Les autres marchandises sont concurrentielles et elles essuieront des pertes si l'on décide de ne pas se lancer.

Le projet de loi permet d'équilibrer le terrain de jeu. Il assure une concurrence et propose des solutions à certains de ces problèmes, solutions qui permettront peut-être de confier le grain à une autre compagnie de chemins de fer afin qu'il soit parti en juillet ou de tenir la compagnie de chemins de fer financièrement responsable si elle ne vient pas le chercher en décembre comme elle l'avait dit.

Le transport du grain est différent du transport multimodal sur rail ou du transport par train d'autres marchandises. Ce choix commercial est fait parce que c'est un choix commercial, et l'environnement est régi par une réglementation. Nous ne pouvons pas attendre que la situation change, à moins que nous ne changions cet environnement.

Mr. Nielsen: After the bill was announced by Minister Garneau, Minister MacAulay reinvigorated the Crop Logistics Working Group. We are all members of that as well as industry and governments. It's a good sounding board. We're working hard so that once the bill receives Royal Assent we actually see the provisions carried out within that. Then we will have a direct channel back to Minister MacAulay on that.

Mr. Sekulic: You mentioned the whole backlog of freight. Shouldn't this be seen by freight hauling companies as an opportunity rather than a problem?

The Chair: One would think. Do you have a short, quick question, Senator Plett?

Senator Plett: You have mentioned a number of times here today that you met with Minister Garneau. We have talked about the interswitching that is clearly one of the issues here. I am sure you must have suggested to Minister Garneau that he change that part of the bill. I would like to know what Minister Garneau's answer was and his explanation for not having it in the bill.

Did he give you any indication that this was a good idea? If not, what was his argument?

Mr. Dahl: I don't really have an answer for you. It's not that I am not willing to answer. I really don't have an answer. I will refer to them, again, as technical amendments because they are not massive overhauls of the legislation.

Senator Plett: But you did ask him.

Mr. Dahl: That has been asked at least since the bill has been introduced.

Senator Plett: Did he tell you why he didn't want it?

Mr. Dahl: I don't have an answer for that.

The Chair: You can ask him when he comes.

Senator Plett: I would like to know what he told them.

Mr. Lewis: As Mr. Dahl said, it has been mentioned but we never had an answer that I am aware of anyway.

The Chair: Does anybody else want to comment?

Mr. Dahl: To be fair, it has been some time since I asked him that question.

M. Nielsen : Après que le ministre Garneau a annoncé le projet de loi, le ministre MacAulay a réinstauré le Groupe de travail sur la logistique du transport des récoltes. Nous en sommes tous membres, et des intervenants de l'industrie et des gouvernements y participent aussi. C'est un bon groupe de réflexion. Nous travaillons fort pour que, lorsque le projet recevra la sanction royale, nous puissions voir une application concrète de ces dispositions. Par la suite, nous pourrons revenir directement là-dessus avec le ministre MacAulay.

M. Sekulic : Vous avez parlé de l'arriéré du fret. Les entreprises de transport de marchandises ne devraient-elles pas y voir une occasion plutôt qu'un problème?

Le président : C'est ce que l'on pourrait croire. Avez-vous une petite question, sénateur Plett?

Le sénateur Plett : Vous avez dit à plusieurs reprises aujourd'hui que vous avez rencontré le ministre Garneau. Nous avons parlé de l'interconnexion qui constitue clairement un problème à l'étude. Vous avez certainement suggéré au ministre Garneau de modifier cette partie du projet de loi. J'aimerais savoir quelle a été la réponse du ministre Garneau et savoir pourquoi cela n'a pas été intégré au projet de loi.

Vous a-t-il confirmé que c'était une bonne idée? Sinon, comment s'est-il défendu?

M. Dahl : Je ne peux pas vraiment vous répondre. Ce n'est pas que je ne veux pas le faire, mais je n'ai vraiment aucune réponse à vous donner. Encore une fois, je les qualifierais de modifications techniques parce qu'elles n'exigent pas une refonte de la loi.

Le sénateur Plett : Mais lui avez-vous posé la question?

M. Dahl : La question lui a été posée depuis que le projet de loi a été présenté.

Le sénateur Plett : Vous a-t-il expliqué pourquoi il n'en voulait pas?

M. Dahl : Je n'ai pas de réponse à vous donner.

Le président : Vous pourrez lui poser la question lorsqu'il viendra.

Le sénateur Plett : J'aimerais savoir ce qu'il a dit.

M. Lewis : Comme M. Dahl l'a dit, la question a été posée, mais nous n'avons jamais eu de réponse, à ce que je sache.

Le président : Est-ce que quelqu'un d'autre a quelque chose à ajouter?

M. Dahl : Honnêtement, il y a un certain temps que je lui ai posé cette question.

Senator Mitchell: I am sure he will get asked that question when he comes. I have a technical question.

This bill will cover the recycling of boat containers. I am interested in knowing what portion of your grain is transported in containers versus railway cars or containers on railway cars versus railway cars. Is it immaterial? Is it important? What is the distinction?

Mr. Dahl: If you're the one shipping that container, it's not immaterial. No, it's not immaterial and it's not unimportant, but it's a very small percentage. I don't know what that percentage is but it's a small percentage.

Mr. Lewis: In certain industries, certainly in the pulse industry, it's a huge piece of it. The transloading at Vancouver is a very large piece of it. It's increasing in volume as well. It's a big part of our future, certainly.

Senator Dawson: Many years ago, Senator Tkachuk and I worked on the container issue. I know it's not the size of the train, but we were told it was a fast-growing market. Is it still growing? It was pertinent when we made the report, but is it still pertinent today?

Mr. Lewis: Yes, it is. It's very important and it is increasing. I have loaded containers of canary seed within the last two weeks.

Senator Tkachuk: With the increase in pulse crops, it has got to go. Thank you gentlemen very much.

I would now like to welcome Chris Vervaet, Executive Director, Canadian Oilseed Processors Association; Wade Sobkowich, Executive Director, Western Grain Elevator Association; and Steve Pratte, Policy Manager, Canadian Canola Growers Association. Thank you for coming to the meeting today.

I believe Mr. Vervaet is first at the plate, followed by Mr. Sobkowich and Mr. Pratte. Please proceed.

Chris Vervaet, Executive Director, Canadian Oilseed Processors Association: The Canadian Oilseed Processors Association, or COPA, works in partnership with the Canola Council of Canada to represent the interests of oilseed processors. We represent the companies that own and operate 14 value-added processing facilities spanning every province from Alberta through to Quebec. These facilities process canola and soybeans grown by Canadian farmers into value-added products for the food processing, vegetable oil, animal feed, protein meal and biofuels sectors. This not only creates incredible demand for oilseeds grown by Canadian grain farmers

Le sénateur Mitchell : Je suis convaincu que la question lui sera posée lorsqu'il viendra. J'ai une question technique.

Le projet de loi touchera le recyclage des conteneurs de transport maritime. J'aimerais savoir dans quelle proportion votre grain est transporté par conteneurs par rapport au transport par wagons, ou par conteneurs sur rail par rapport au transport par wagons. La proportion est-elle infime ou importante? Quelle est la différence?

M. Dahl : Si vous êtes l'expéditeur de ce conteneur, ce n'est pas infime. Non, ce n'est ni infime ni insignifiant, mais le pourcentage est très petit. Je ne connais pas les chiffres exacts, mais c'est un petit pourcentage.

M. Lewis : Dans certains secteurs, notamment celui des légumineuses, le pourcentage est énorme. Le transbordement est très important à Vancouver. Le volume augmente également. Il s'agit certainement d'un secteur d'avenir.

Le sénateur Dawson : Il y a de nombreuses années, le sénateur Tkachuk et moi avons travaillé sur la question des conteneurs. Je sais que la question ne tient pas à la taille du train, mais on nous avait dit que c'était un marché florissant. Est-ce toujours le cas? C'était pertinent au moment où nous avons préparé le rapport, mais est-ce toujours le cas aujourd'hui?

M. Lewis : Oui, ce l'est. C'est un secteur très important qui prend de l'expansion. J'ai rempli des conteneurs de graines à canaris au cours des deux dernières semaines.

Le sénateur Tkachuk : Étant donné l'expansion du marché des légumineuses, il faut aller de l'avant. Merci beaucoup, messieurs.

Accueillons Chris Vervaet, directeur exécutif de la Canadian Oilseed Processors Association, Wade Sobkowich, directeur général de la Western Grain Elevator Association, et Steve Pratte, gestionnaire des politiques de la Canadian Canola Growers Association. Je vous remercie d'être avec nous aujourd'hui.

Je crois que M. Vervaet est le premier à intervenir, suivi de M. Sobkowich et de M. Pratte, allez-y, je vous prie.

Chris Vervaet, directeur exécutif, Canadian Oilseed Processors Association : La Canadian Oilseed Processors Association, ou COPA, travaille en partenariat avec le Conseil canadien du canola pour représenter les intérêts des transformateurs d'oléagineux. Nous représentons les entreprises qui détiennent et exploitent 14 installations de traitement à valeur ajoutée reparties dans chacune des provinces, de l'Alberta jusqu'au Québec. Ces installations transforment le canola et le soya cultivés par des agriculteurs canadiens en des produits à valeur ajoutée pour les secteurs de la transformation alimentaire — l'huile végétale —, de l'alimentation animale — les tourteaux de protéines —, et des biocarburants — le biodiesel —, ce qui

but also injects stable, high-paying jobs in rural areas where we operate.

crée non seulement une forte demande pour les oléagineux cultivés par des agriculteurs canadiens, mais aussi des emplois stables et bien rémunérés dans les milieux ruraux où nous menons nos activités.

Our industry's success is predicated on the ability to trade into the global marketplace. Indeed, 80 per cent of our processed products are moved by rail to access continental and offshore markets. Efficient rail logistics are paramount to get our products to these markets in a reliable and timely fashion.

Le succès de notre industrie repose sur notre capacité de commercialiser nos produits sur le marché mondial. En effet, 80 p. 100 de nos produits transformés sont expédiés par voie ferroviaire vers des points d'accès aux marchés continentaux et d'outre-mer. Un réseau ferroviaire efficace sur le plan de la logistique est donc essentiel à l'expédition fiable et rapide de nos produits vers ces marchés.

Bill C-49 is, on balance, a good bill. It contains several critical components that value-added oilseed processors feel will improve the commercial balance between shippers and railway, most notably the ability to arbitrate performance penalties and service level agreements, along with a dispute resolution mechanism to address disagreements in the application of a signed service level agreement.

Le projet de loi C-49 est, somme toute, un bon projet de loi. Il renferme plusieurs éléments critiques qui, aux yeux des transformateurs d'oléagineux à valeur ajoutée, amélioreront l'équilibre commercial entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. Ces éléments comprennent notamment la capacité d'arbitrer des sanctions relatives au rendement, au moyen d'accords sur les niveaux de service, et la mise en place d'un mécanisme de résolution des différends pour traiter les désaccords pouvant survenir dans l'application d'un accord sur les niveaux de service signé.

The ability to hold railways accountable for poor performance is especially important considering the serious rail service disruptions currently facing the grain industry. It is in this context that we encourage the Senate to pass the bill as soon as possible. However, recognizing there are areas to improve the bill and respecting this committee's commitment to due diligence, we would like to propose several minor amendments that we feel will strengthen the intent of the bill and improve competitive options for rail shippers.

La possibilité de tenir les compagnies ferroviaires responsables d'un rendement insatisfaisant est particulièrement importante, compte tenu des interruptions majeures du service ferroviaire auxquelles fait face l'industrie céréalière. C'est dans ce contexte que nous encourageons le Sénat à adopter dès que possible ce projet de loi. Cela dit, nous reconnaissons que le projet de loi n'est pas parfait et nous respectons l'engagement du comité à faire preuve de diligence raisonnable. C'est donc dans cette optique que nous aimerions proposer quelques modifications mineures qui, selon nous, renforceraient le sens du projet de loi, en plus d'améliorer les options concurrentielles offertes aux expéditeurs par rail.

Oilseed processors have concerns with the restrictive and complicated nature of the proposed long-haul interswitching provision. The extended interswitch under the former Bill C-30 was comparatively straightforward, putting nearly all interchanges into scope. It involved no application or bureaucratic red tape to access.

Les transformateurs d'oléagineux ont des préoccupations quant à la nature restrictive et complexe de la disposition proposée concernant l'interconnexion de longue distance. La disposition relative à la zone d'interconnexion agrandie, proposée dans le projet de loi C-30, était relativement simple, englobait presque toutes les interconnexions et était accessible sans demandes ou fardeau administratif.

In an ideal world, we would have preferred to see the extended interswitch provision made permanent, but we are hopeful the long-haul interswitching can be a practical alternative if the following amendments are made.

Même si nous aurions préféré que la disposition relative à la zone d'interconnexion agrandie soit adoptée de façon permanente, nous croyons que l'interconnexion de longue distance pourrait se révéler une solution pratique si les modifications suivantes lui étaient apportées.

First, we are asking that processors with existing access to an interchange within 30 kilometres should not be disqualified from using the long-haul interswitching provision. We are also requesting that facilities that are dual served similarly not be disqualified from the long-haul interswitching provision.

Nous demandons en premier lieu que les transformateurs actuellement situés dans un rayon de 30 kilomètres d'une zone d'interconnexion ne soient pas exclus de la disposition relative à l'interconnexion de longue distance. Nous demandons que les installations servies par deux transporteurs ne soient pas non plus

The reason for these asks is the same. If a facility is within 30 kilometres of an interchange or dual served but would only allow the shipper to ship product in the opposite direction of its intended destination, then the processor is essentially still captive for the traffic in question. We are asking to add one line to both these clauses: that the prohibition to apply for a long-haul interswitching order would only apply, provided the competing carrier could provide service in the reasonable direction of the traffic and its destination.

Finally, we wish to be on the record to emphasize the need for proper resources to be deployed to the Canadian Transportation Agency. Bill C-49 will require more involvement for the agency regarding investigations into systematic problems, determination of long-haul interswitching orders and arbitration on service level agreements, and is still expected to carry out its existing functions as well.

In our experience, the timelines associated with decisions by the agency are far too long. By the time a decision is rendered, the harm to the producer, shipper and customer and the damage to Canada's reputation as a reliable supplier have been done. It is therefore critical that the agency be provided with the resources it needs to carry out its important function in an expeditious manner.

Thank you very much, and I look forward to hearing your questions.

Wade Sobkowich, Executive Director, Western Grain Elevator Association: The Western Grain Elevator Association represents Canada's six major grain handling companies that handle more than 90 per cent of Canada's bulk grain exports.

Bill C-49 contains important legislative reforms, chief among which is the ability to arbitrate performance penalties and dispute resolution into service level agreements. Accountability is foundational to a well-functioning commercial system and penalties for poor performance have been the missing element. This is the main reason the WGEA is asking members of the Senate to pass this bill as quickly as possible.

If amendments are being considered, the WGEA would like to offer two modest ones that keep within the spirit of the legislation. The grain sector is right now in the most critical phase of the year. We're trying to move another very large crop, without protections such as extended interswitching that were lost when Bill C-30 expired in August.

exclues de la disposition relative à l'interconnexion de longue distance.

Nous faisons ces deux demandes pour la même raison. Si une installation est située dans un rayon de 30 kilomètres d'une zone d'interconnexion, ou servie par deux transporteurs, mais que la zone d'interconnexion en question ne permet d'expédier des produits que dans la direction opposée de la destination finale, le transformateur restera à la merci du trafic ferroviaire. Nous demandons donc l'ajout d'un énoncé à chacune de ces dispositions qui précisera que la restriction relative aux demandes d'arrêté d'interconnexion ne s'applique que lorsque le transporteur concurrent est en mesure de fournir un service dans la direction la plus judicieuse du transport et de sa destination.

Enfin, nous tenons à insister officiellement sur l'importance de mettre les ressources nécessaires à la disposition de l'Office des transports du Canada. Le projet de loi C-49 exigera une plus grande participation de l'office, qui prendra part aux enquêtes sur les problèmes systémiques, à la détermination des demandes d'arrêté d'ILD et à l'arbitrage lié aux accords de niveaux de service, en plus d'exercer ses fonctions habituelles.

D'après notre expérience, les délais de prise de décisions de l'office sont bien trop longs. Il n'est pas rare qu'une décision soit rendue après que le mal a déjà été fait aux producteurs, aux expéditeurs et aux clients, de même qu'à la réputation du Canada en tant que fournisseur digne de confiance. C'est pourquoi il est essentiel que l'office dispose de toutes les ressources dont elle a besoin pour mener ses fonctions importantes dans les meilleurs délais.

Je vous remercie de votre écoute et je serai ravi de répondre à vos questions.

Wade Sobkowich, directeur exécutif, Western Grain Elevator Association : La Western Grain Elevator Association représente les six entreprises de manutention des grains les plus importantes du Canada, qui sont responsables de plus de 90 p. 100 des exportations canadiennes de grains en vrac.

Le projet de loi C-49 contient d'importantes réformes législatives, dont la plus importante est la possibilité d'arbitrer les sanctions liées au rendement ainsi que de régler les différends au moyen d'accords de niveaux de services. La reddition de comptes est essentielle à un système commercial sain, et les sanctions pour rendement insatisfaisant étaient l'élément manquant. C'est pour cette raison que la WGEA demande aux membres du Sénat d'adopter le plus tôt possible ce projet de loi.

S'il est possible que le projet de loi soit remanié, la WGEA aimerait proposer trois modestes amendements qui en préservent l'esprit. Le secteur des grains se trouve actuellement dans la phase la plus critique de l'année. Nous tentons de faire transporter une autre récolte très abondante et nous le faisons sans protections, tel l'agrandissement des limites

d'interconnexion que nous avons perdu à l'expiration du projet de loi C-30, en août.

Extended interswitching created much-needed competition in Canada's rail system, and we're looking for the new long-haul interswitching provisions to do the same. We are aware that CP and CN have warned against enacting long-haul interswitching, claiming it will hand Canadian rail business over to U.S. rail carriers and render Canadian railways unable to compete, but this is divorced from the reality of the North American rail logistics network.

L'agrandissement des limites d'interconnexion a créé la concurrence dont avait besoin le réseau ferroviaire canadien, et nous nous attendons à ce que les nouvelles dispositions relatives à l'interconnexion de longue distance donnent le même résultat. Nous sommes conscients du fait que le CP et le CN ont mis le législateur en garde contre l'adoption de l'interconnexion de longue distance, alléguant que celle-ci livrera les activités ferroviaires canadiennes aux compagnies de chemins de fer américaines et rendra nos transporteurs canadiens incapables de soutenir la concurrence, mais cela est contraire à la réalité du réseau logistique ferroviaire de l'Amérique du Nord.

With the package I distributed is a number of maps, one of which is labelled map A. As you can see, Canadian-based railways have extensive rail lines in the United States. There are over 17,000 kilometres, in fact. The same is not true for U.S. carriers in Canada. There is no legitimate threat of U.S. carriers coming north of the border and taking Canadian business. However, Canadian railways are already taking significant business away from U.S. carriers in the U.S. market. That's what competition is about, and we fully support any provisions that would strengthen competitive behaviour among the railways.

Vous trouverez dans la trousse que j'ai distribuée des cartes, dont la carte A. Comme vous pouvez le constater, les compagnies de chemins de fer canadiennes ont un réseau étendu de lignes ferroviaires aux États-Unis, plus de 17 000 kilomètres, en fait. Il n'en va pas de même pour les transporteurs américains au Canada. Il ne faut donc pas s'inquiéter que les transporteurs ferroviaires américains viennent au nord de la frontière pour s'approprier les affaires canadiennes. Cependant, les compagnies de chemins de fer canadiennes s'approprient déjà une bonne part des affaires de transporteurs américains sur le marché des États-Unis. C'est cela la concurrence, et nous soutenons entièrement toute disposition qui renforcerait les pratiques concurrentielles entre les compagnies de chemins de fer.

While it's true that Canadian rail lines criss-cross significant land mass throughout the U.S., they don't reach every important market. If you turn to map B, you would see that CN and CP do not serve the U.S. southwest. Canadian canola meal headed to the California dairy feed market or malting barley destined for Colorado brewing must switch to a U.S. carrier, not because of any legislative mechanism but because it's the only way to get there.

Quoiqu'il soit vrai que les lignes des transporteurs canadiens couvrent une partie considérable des États-Unis, elles n'atteignent pas tous les marchés importants. Comme vous pouvez le voir sur la carte B, le CN et le CP ne se rendent pas dans le sud-ouest des États-Unis. Le tourteau de canola canadien expédié en Californie pour l'alimentation des vaches laitières ou l'orge de malterie destinée au marché brassicole du Colorado doivent être transférés à un transporteur américain, non pas en raison d'un mécanisme législatif, mais parce que c'est l'unique moyen de les y acheminer.

The LHI mechanism in Bill C-49 is intended for one purpose: to create competitive options for Canadian shippers on this side of the border. It's our hope the new LHI mechanism, though more complicated, will be as effective as extended interswitching was.

Le mécanisme d'interconnexion de longue durée prévu dans le projet de loi C-49 a un seul objet, c'est-à-dire de créer des options concurrentielles pour les expéditeurs canadiens de ce côté-ci de la frontière. Nous avons espoir que le nouveau mécanisme d'interconnexion de longue distance, même s'il est plus complexe, sera tout aussi efficace que l'était l'interconnexion agrandie.

To that end, we are suggesting an amendment which you will find in the package we distributed prior to the meeting. We are asking that elevators which have existing access to an interchange within 30 kilometres, or are dual served, not be automatically disqualified from using the LHI provision. If a facility is dual served or within 30 kilometres of any interchange, it's completely excluded from long-haul interswitching, even if the competing carrier doesn't take the traffic to its destination.

À cette fin, nous suggérons deux amendements dont vous trouverez le libellé dans la trousse que nous vous avons distribuée avant la réunion. Nous demandons que les silos-élévateurs qui ont actuellement accès à un lieu de correspondance se situant à un rayon de 30 kilomètres ou qui sont servis par deux compagnies ne soient pas frappés automatiquement d'une interdiction de recourir à la disposition relative à l'interconnexion de longue distance. Si des

We're asking to add one line to both of these clauses with respect to 30 kilometres and dual service to clarify that there would only be a prohibition on the use of LHI if the competing carrier could provide the service in the reasonable direction of the traffic and its destination.

Soy and soy products continue to be excluded from the Maximum Revenue Entitlement. Since the MRE was established in 2000, soy has become a major crop on the Prairies and a commodity that holds significant potential for future growth. There is no reason to exclude soy while virtually every other commodity is on the list. We respectfully ask senators to add soy to schedule 2.

Finally, we wish to emphasize the need for proper resources to be deployed to the Canadian Transportation Agency. Bill C-49 will require more involvement from the agency regarding investigation into systemic problems, determination of long-haul interswitching orders and arbitration on service level agreements. These are all new things, and the agency needs resources to do that in addition to its current functions.

The time lines associated with decisions from the agency on its current functions are already too long. It's critical that the agency be provided with the resources it needs and instructions from the government to carry out its important function in an expeditious manner. It should also consider exercising its ability to grant interim relief more regularly. Thank you.

Steve Pratte, Policy Manager, Canadian Canola Growers Association: The Canadian Canola Growers Association is a national association. We are governed by a board of farmer directors that represent the voice Canada's 43,000 canola farmers from Ontario west to British Columbia.

In crop year 2017-18, Canadian farmers harvested an estimated 21.3 million tonnes of canola, an all-time record. Our farmers then sell their product in a competitive marketplace to the companies represented by the Western Grain Elevator Association and the Canadian Oilseed Processors Association that are on the panel with me tonight. Canada is the world's largest exporter of this highly valued oilseed. Therefore, we grow a truly global crop.

In any begin year, over 90 per cent of Canadian canola in the form of raw seed or the processed products of canola oil and meal is ultimately destined for export markets in more than

installations sont servies par deux compagnies de chemins de fer ou qui sont dans un rayon de 30 kilomètres d'un lieu de correspondance, celles-ci sont exclues de l'interconnexion de longue distance, même si le transporteur concurrent ne suit pas le trafic jusqu'au point de destination. Nous demandons d'ajouter à ces deux dispositions une précision relative au rayon de 30 kilomètres et au service de deux compagnies de chemins de fer qui indiquerait que l'interdiction d'utiliser un arrêté d'interconnexion de longue durée ne s'appliquerait que si le transporteur concurrent est en mesure de fournir le service dans la direction la plus judicieuse du transport et de sa destination.

Le soya et les produits du soya continuent d'être exclus du Programme de revenu admissible maximal. Depuis la création du RAM en 2000, le soya a pris un rôle important dans les Prairies et est devenu une culture de base dotée d'un fort potentiel de croissance. Il n'existe aucune raison justifiant l'exclusion du soya, alors que presque toutes les autres cultures de base figurent sur la liste. Nous demandons respectueusement aux membres du Sénat d'ajouter le soya à l'annexe II.

Enfin, nous désirons souligner la nécessité que des moyens appropriés soient mis en œuvre à l'Office des transports du Canada. Le projet de loi C-49 exigera une participation accrue de l'office dans les enquêtes sur les problèmes systémiques, la détermination des arrêtés d'interconnexion de longue distance et l'arbitrage d'accords de niveau de services. L'office a besoin de ressources pour qu'elle puisse assumer ses fonctions actuelles en plus des nouvelles.

Les délais associés aux décisions de l'office sont présentement beaucoup trop longs. Il est essentiel de doter l'office des ressources dont il a besoin, ainsi que d'instructions gouvernementales afin qu'il puisse jouer son rôle important avec célérité. En outre, il devrait exercer plus régulièrement sa capacité d'accorder des mesures provisoires. Merci.

Steve Pratte, gestionnaire des politiques, Canadian Canola Growers Association : La Canadian Canola Growers Association est une association nationale régie par un conseil d'administration composé d'agriculteurs et qui représente 43 000 producteurs de canola de l'Ontario jusqu'à la Colombie-Britannique.

Au cours de l'année d'exploitation 2017-2018, les agriculteurs canadiens ont récolté environ 21,3 millions de tonnes de canola, un record historique. Nos agriculteurs vendent ensuite leurs produits dans un marché concurrentiel aux entreprises représentées par la Western Grain Elevator Association ou la Canadian Oilseed Processors Association, dont les représentants sont parmi nous ce soir. Le Canada est le plus grand exportateur mondial de cet oléagineux très prisé. Nous produisons une récolte ayant un véritable attrait mondial.

Chaque année, plus de 90 p. 100 du canola cultivé au Canada sous forme de semences brutes ou de produits transformés, soit de l'huile ou du tourteau, sont destinés à être exportés vers des

50 countries. Canola farmers critically rely on rail to move our products to customers and keep the products price competitive within the global oilseed market. As you heard from the other panel of farmers, we have no alternative.

Last year, Canada's railways transported over 43 million tonnes of western Canadian grains an average distance of 1,530 kilometres from the Prairies to tidewater. It's a complex system but we need to make sure it works to the benefit of all parties and the broader national economy at whole.

Bill C-49 attempts to address several long-standing issues in the rail transportation marketplace. You have heard from grain sector representatives including grain shippers and farm groups regarding their perspectives on various commercial and legal aspects of the bill, including around reciprocal penalties, long-haul interswitching and others.

CCGA's message to this committee is clear. We encourage the Senate to pass Bill C-49. Canada must address the fundamental problem of railway market power and the resulting lack of competitive forces in the bulk rail freight marketplace. In our view, government has a clear role to establish a regulatory structure that strikes a measured and appropriate balance and, to the greatest extent possible, creates the market-like forces that do not exist which, in theory, should create more market-responsive behaviours.

This is a reality and a long-standing fact that has led to over a century of government intervention to varying degrees in this sector. Bill C-49 is the current approach before us to bring more commercially oriented accountability and transparency into an historically imbalanced relationship. Bill C-49 appears to make progress in several areas toward this goal and reflects a consideration of what Canadian rail shippers and the grain industry have been telling successive governments for years about the core imbalanced relationship between shipper and railway. The true impact or success of this bill and the measure of its intended public policy outcomes will only become apparent and known once the shipping community attempts to access and use the remedies and processes the bill will initiate.

As Bill C-49 was designed to balance two competing interests, that of the shipper and that of the rail service provider, the true measure of success will likely take several years to fully gauge. Farmers occupy a unique position in the grain supply chain and

marchés étrangers dans plus de 50 pays. Les producteurs de canola dépendent fortement du réseau ferroviaire pour acheminer leurs produits à leurs clients et pour continuer à offrir leurs produits à des prix concurrentiels dans le marché mondial des oléagineux. Comme les autres témoins agriculteurs vous l'ont déjà dit, nous n'avons aucun autre moyen d'y arriver.

L'année dernière, plus de 43 millions de tonnes de semences ont été transportées par voie ferroviaire sur une distance moyenne de 1 530 kilomètres, depuis les Prairies jusqu'à l'océan. C'est un système complexe, mais nous devons nous assurer de son bon fonctionnement; toutes les parties et l'économie nationale dans son ensemble en dépendent.

Le projet de loi C-49 aborde plusieurs difficultés qui existent depuis longtemps dans le secteur ferroviaire de nombreux représentants du secteur céréalier, y compris des expéditeurs de semences et des groupements agricoles, ont pris la parole afin de vous présenter leurs points de vue sur les divers aspects commerciaux et juridiques du projet de loi, par exemple les pénalités réciproques et l'interconnexion de longue distance.

La CCGA veut envoyer un message clair au Sénat : nous vous encourageons à adopter le projet de loi C-49. Le Canada doit régler le problème fondamental du pouvoir commercial des entreprises ferroviaires ainsi que les conséquences qui en découlent, c'est-à-dire l'absence de force concurrentielle dans le marché du transport ferroviaire des marchandises en vrac. Nous sommes d'avis que le gouvernement a un rôle précis à jouer, soit d'établir une structure réglementaire permettant d'atteindre un équilibre calculé et approprié au sein du marché et, dans la mesure du possible, de créer des forces de marché. Ces forces nous manquent jusqu'à présent, et elles pourraient favoriser, en théorie, l'adoption de comportements plus adaptés au marché.

La situation perdure depuis longtemps, et depuis plus d'un siècle, le gouvernement est intervenu dans ce secteur à divers degrés. Le projet de loi C-49 nous offre actuellement un moyen de renforcer la transparence et la responsabilité commerciale dans cette relation qui est depuis très longtemps déséquilibrée. Le projet de loi C-49 représente, à plusieurs égards, un pas vers cet objectif. Il reflète la prise en considération des commentaires transmis au fil des ans aux gouvernements successifs par les expéditeurs canadiens et les membres de l'industrie céréalière à propos de la relation déséquilibrée entre les expéditeurs et les compagnies ferroviaires. On ne pourra constater les véritables effets ou la réussite du projet de loi, ni évaluer les résultats des politiques gouvernementales qui en découlent, que lorsque les expéditeurs auront tenté d'engager les recours et les procédures mis à leur disposition en vertu de ce projet de loi.

Étant donné que le projet de loi C-49 a pour but de concilier des intérêts opposés, soit ceux des expéditeurs et ceux des transporteurs ferroviaires, il faudra vraisemblablement attendre plusieurs années avant que l'on puisse évaluer concrètement son impact. Dans la chaîne d'approvisionnement des céréales, les

this is what fundamentally differentiates this supply chain from other commodities.

producteurs occupent une position unique, et c'est ce qui différencie cette chaîne d'approvisionnement de celle des autres produits de base.

As we've heard from the previous panel, farmers are not the legal shippers but do bear the cost of transport as it is reflected in the price they are offered for their products from the buyers of grains and oilseeds who indeed are the legal shippers. Simply put, farmers do not book the train or the boat, but they do pay for it. Transportation and logistics costs, whatever they may be, are passed back and paid for by the farmer. Transportation of grain is one of the several commercial elements that directly affect the price offered to farmers across Western Canada.

Pour reprendre ce qu'ont dit les derniers témoins, les producteurs agricoles ne sont pas les expéditeurs officiels de leurs produits, et pourtant, ils en assument les frais de transport. Ces frais se reflètent dans le prix que les acheteurs — les expéditeurs en bonne et due forme — leur offrent pour leurs grains et oléagineux. En bref, les agriculteurs ne s'occupent pas d'organiser le transport par train ou par bateau, mais ce sont eux qui en assument les coûts. Les coûts de transport et de logistique, quels qu'ils soient au moment de la transaction, sont absorbés par le producteur. Le transport du grain est l'un des nombreux facteurs commerciaux qui influencent directement le prix que peuvent obtenir les producteurs agricoles de l'Ouest du Canada.

When issues arise in the supply chain, the price farmers receive for their grain can drop, even at times when commodity prices may be high in the global marketplace. This is a major reason why western Canadian farmers have such a vested interest in transportation. It directly affects personal farmer income and, beyond that, we critically rely on the service of Canada's railways to move our grain to export positions.

Les problèmes qui surviennent dans la chaîne d'approvisionnement peuvent faire chuter le prix offert aux producteurs de grains, et ce, même si le prix des produits de base sur le marché mondial demeure élevé. C'est l'une des raisons principales pour lesquelles les producteurs de l'Ouest canadien accordent autant d'importance au transport. Le transport a une incidence directe sur les revenus personnels des producteurs agricoles. De plus, ces derniers dépendent fortement du service ferroviaire du Canada pour l'acheminement de leurs grains jusqu'aux ports d'exportation.

The competitiveness and reliability of the canola industry, which currently contributes to over $26 billion annually to the Canadian economy, is highly dependent on this supply chain providing timely, efficient and reliable service. We need to remain future oriented when we consider public policy changes. The last several years of reasonably good overall total movement and relative fluidity of the supply chain should not lessen our focus on seeking to improve and do better as fundamental issues still exist beneath some of the short-term positive headlines of the past.

La contribution de l'industrie du canola à l'économie canadienne dépasse les 26 milliards de dollars par année. Sa compétitivité et sa fiabilité dépendent toutefois fortement de la capacité de la chaîne d'approvisionnement de fournir un service rapide, efficace et fiable. Nous devons continuer de modifier les politiques publiques en mettant l'accent sur l'avenir. L'efficacité raisonnablement élevée dans l'ensemble du transport des marchandises et la fluidité relative de la chaîne d'approvisionnement observées au cours des dernières années ne doivent pas réduire l'importance que nous accordons à la recherche de solutions pour améliorer le système. Même si, dernièrement, les nouvelles ont été favorables à court terme il reste encore des problèmes fondamentaux à régler.

Furthermore, farmers will not be able to capitalize on the opportunities from Canada's existing and future trade agreements without a reliable and efficient rail system that domestic grain shippers and our global customers have confidence in. That's a key point. With such a strong reliance on exports, we really must improve our customer service and be able to deliver our products on time, every time. Canadian canola and other grains are well known for their quality characteristics and sustainable supply, which are market differentiators, but at the end of the day they remain fungible commodities and alternatives for global buyers often do exist. The reliability of our transportation system affects buyer confidence in the global Canadian brand. We know because, as Mr. Dahl mentioned, we do directly hear about it. Bill C-49 does move us in the right

Or, les producteurs ne pourront tirer profit des traités commerciaux existants et futurs du Canada que s'ils ont accès à un réseau ferroviaire viable et efficace digne de la confiance des expéditeurs de céréales nationaux et de nos clients internationaux. C'est fondamental. Étant donné que notre industrie dépend très fortement des exportations, nous devons renforcer grandement notre service à la clientèle et veiller à ce que nos produits soient toujours livrés à temps. Le canola et les autres grains du Canada sont reconnus pour leur qualité et leurs caractéristiques écologiques, qui leur permettent de se démarquer sur le marché. Cependant, au bout du compte, ils demeurent des produits fongibles facilement remplaçables par des substituts sur le marché mondial. La fiabilité de notre système de transport a des répercussions sur la confiance des acheteurs à l'égard de la

direction and we urge you to pass it in a relatively timely fashion.

marque mondiale du Canada. C'est quelque chose que nous pouvons confirmer, parce qu'on nous en parle directement, comme M. Dahl l'a mentionné. Le projet de loi C-49 est un pas dans la bonne direction, et nous vous invitons donc à l'adopter promptement.

We appreciate being here to speak with you tonight and look forward to the round of questions.

Nous sommes heureux d'avoir pu témoigner devant vous ce soir et nous nous ferons un plaisir de répondre à vos questions.

The Chair: I don't know whether this question has been asked before, but Bill C-30 was extended last year. Could it have been extended another year while we were talking about this? That would have been helpful, I think.

Le président : Je ne sais pas si quelqu'un a déjà posé cette question, mais l'expiration du projet de loi C-30 a été reportée l'année dernière. Étant donné la présente étude, peut-être aurait-on pu reporter son expiration à nouveau? Cela aurait été utile, selon moi.

Mr. Sobkowich: It's a request we made. If I remember the sequence of events, we were expecting and were told the bill would be introduced earlier in 2017 and would become law around the time Bill C-30 would expire so that there would be some sort of continuity in the ability to access another railway. That didn't happen, of course, so here we are in February 2018 and we have had quite a long gap. It was extended once and we think it could have been extended again. We had asked for it to be extended again.

M. Sobkowich : C'est quelque chose que nous avons demandé. Si je me rappelle bien comment les choses se sont déroulées, nous nous attendions à ce que le projet de loi soit présenté au début de 2017 et soit adopté de façon à coïncider avec l'expiration du projet de loi C-30. C'était ce qu'on nous avait dit. De cette façon, il n'y aurait pas vraiment eu d'interruption dans notre utilisation des chemins de fer. Évidemment, ce n'est pas ce qui est arrivé. Nous sommes maintenant en février 2018, et nous attendons depuis très longtemps. L'application de la loi a été prolongée une fois, et nous ne voyons pas pourquoi elle n'aurait pas pu être prolongée à nouveau. C'est même quelque chose que nous avons demandé.

The Chair: It seems I took Senator Plett's question, but he always has lots of questions, so we'll go to him.

Le président : On dirait bien que j'ai volé la question du sénateur Plett. Je vais quand même lui céder la parole; il a toujours beaucoup de questions à poser.

Senator Plett: I thought you were going to say, "So let me ask one more." Indeed it was, but I am going to build on that.

Le sénateur Plett : Je croyais que vous alliez dire : « Alors je vais en poser une autre. » Vous avez effectivement pris ma question, mais je compte approfondir le sujet.

The media asked Minister Garneau about exactly that, and he said he had no regrets letting the provisions expire, adding, "I believe it was important for us to get on with Bill C-49." I guess you will tell us a little more, but I guess you're saying that this could have been done at the same time. I am wondering why it wasn't. Like you say, it expired on July 31, 2017, was extended once and could have been extended again but Minister Garneau decided not to.

Les médias ont déjà interrogé le ministre Garneau à ce sujet précisément, et il a répondu qu'il ne regrettait pas que les dispositions aient cessé de s'appliquer. Il a également ajouté qu'il croyait qu'il était important de faire l'étude du projet de loi C-49. J'imagine que vous pourrez nous donner plus de détails, mais, d'après ce que je comprends, vous dites que le premier n'empêchait pas nécessairement le second. Je me demande pourquoi les choses se sont faites ainsi. Comme vous l'avez dit, les dispositions du projet de loi ont expiré le 31 juillet 2017. L'application du projet de loi a été reportée une fois, et le ministre Garneau aurait pu le prolonger à nouveau, mais il ne l'a pas fait.

I want to ask a question of COPA on the long-haul interswitching, because that seems to be one of the biggest issues we've heard from producers for sure. In my office I put CN on notice that I wanted to know an answer to something. Then I asked them here the same question about how much this would cost CN if we would implement your amendment, Mr. Vervaet, in the reasonable direction. Basically I didn't get an answer other

J'ai une question à poser à la COPA sur l'interconnexion de longue distance, puisqu'il semble que ce soit l'un des plus gros problèmes pour les producteurs. Lorsque j'étais à mon bureau, j'ai avisé le CN que j'avais une question à lui poser. Puis, ici même, j'ai posé la même question à ses représentants à propos des coûts que le CN devrait assumer pour mettre en œuvre la modification que vous avez proposée, monsieur Vervaet. Je parle de celle concernant la direction la plus judicieuse du transport.

than, respectfully, that it was absurd anybody thought this would cost anybody any money.

En résumé, la seule réponse que j'ai obtenue était — et je dis cela avec respect — qu'il était absurde de croire que cela coûterait quoi que ce soit à quiconque.

I would like to know from COPA what would the LHI mean to you for investments in value-added processing.

J'aimerais connaître la position de la COPA sur l'interconnexion de longue distance, précisément à l'égard des investissements dans la transformation à valeur ajoutée.

Mr. Vervaet: Certainly the potential is significant. We want to see some technical amendments to the long-haul interswitching, but if it is implemented in the way it is currently drafted, we are interested to see how it could work. One of the possibilities of what long-haul interswitching could provide, if it works anything like the extended interswitch did, is that it does open up markets.

M. Vervaet : Il y a clairement énormément de potentiel. Il y a quelques modifications techniques concernant l'interconnexion de longue distance que nous aimerions voir apporter, mais même si le projet de loi était adopté sous sa forme actuelle, ce serait intéressant de voir comment tout cela fonctionnerait. L'ouverture de nouveaux marchés est l'une des possibilités offertes par l'interconnexion de longue distance, pourvu que ces dispositions s'appliquent de la même façon que celles concernant l'agrandissement des limites d'interconnexion.

Mr. Sobkowich alluded to canola meal going down to the southwestern United States. That's a huge market for our canola meal. Under the extended interswitch, we were able to access that market in a very competitive way, where we actually saw a lot more canola meal from as far away as Manitoba moving into that market.

M. Sobkowich a mentionné que le tourteau de canola était exporté vers le sud-ouest des États-Unis, un important marché pour notre tourteau de canola. Avec les dispositions relatives à l'agrandissement des limites d'interconnexion, notre accès à ce marché était très concurrentiel; nous pouvions exporter vers ce marché énormément de tourteau de canola venant d'aussi loin que le Manitoba.

As a result you see the investments made in Manitoba, in particular. For example, a more than $250 million to $300 million upgrade to a facility just south of Winnipeg is able to access a critical market like California for canola meal. It certainly rewarded the investment they made. Certainly if there was some predictability for interswitching, and we're hopeful that long-haul interswitching would do that, it certainly could incent further investments in places like southern Manitoba but across the Prairies.

Des investissements ont été faits en conséquence, au Manitoba en particulier. Par exemple, on a investi entre 250 et 300 millions de dollars pour mettre à niveau une installation un peu au sud de Winnipeg, parce qu'elle était en mesure de percer un marché clé du tourteau de canola, comme le marché californien. L'investissement a été très rentable. Il va donc sans dire qu'une grande prévisibilité en matière d'interconnexion — et nous espérons que c'est ce que nous offre l'interconnexion de longue distance — encouragerait de nouveaux investissements dans divers endroits comme le Sud du Manitoba ainsi que dans le reste des Prairies.

Senator Plett: Mr. Pratte, in your closing comments I think you urged us to pass it in a timely fashion. We're almost beyond that timely fashion because we didn't get it in a very timely fashion. Senator Mitchell and I have differences of opinion, but the chair in the previous session pointed out some time-lines, and I know you were here.

Le sénateur Plett : Monsieur Pratte, vers la fin de votre exposé, vous nous avez demandé d'adopter le projet de loi promptement. Il est pratiquement trop tard pour l'adopter promptement, parce que nous n'avons pas pu commencer notre étude promptement. Le sénateur Mitchell et moi avons des points de vue différents à ce sujet, mais à la dernière séance, le président a mentionné comment notre étude s'était déroulée, et je sais que vous étiez présent.

We got the bill on November 2. Second reading was on November 9. We were lobbied by the minister shortly after that to pass it before Christmas with no amendments. In the meantime, he and the government went on a Christmas break and said we should all have this passed without amendments. We, of course, also thought we should have Christmas. We came back at the end of January, and two weeks later people are thinking we're not doing things in a timely fashion.

Nous avons reçu le projet de loi le 2 novembre. La deuxième lecture a été faite le 9 novembre. Le ministre a ensuite fait pression sur nous pour nous pousser à l'adopter avant Noël, sans amendement. Lorsque le congé de Noël du Parlement est arrivé, on nous a dit que nous devrions adopter le projet de loi sans amendement. Bien entendu, nous tenions également à notre congé de Noël. Nous sommes revenus vers la fin du mois de janvier, et maintenant, deux semaines plus tard, les gens pensent que nous ne faisons pas les choses assez rapidement.

Senator Mercer has said many times he hasn't seen many bills with more potential amendments than this one. An omnibus bill covers so many different things.

Your desire to have the interswitching change will not delay this bill. There will be many amendments and yours will be, in my opinion, some of the most important ones. I am going to work hard at that.

My question again goes back to Bill C-30. We heard from the Grain Growers of Canada—

Senator Mitchell: Is this third reading?

Senator Plett: — that railways only delivered 62 per cent of grain cars ordered by grain companies. Shippers served by CN only had 54 per cent of those ordered delivered.

My good friends from CN are here. At least I don't have my back turned to them; I can see them. Right after Bill C-30 was passed, when the previous government passed Bill C-30, CN was in my office saying, "We're doing a tremendous job." My argument to them was, "You kind of started doing a tremendous job under threat because the government said you have to start doing this."

What were the percentage of grain car problems at that time? Were they 62 per cent and 54 per cent, or have they got worse since July 31, 2017?

Mr. Sobkowich: Perhaps I may answer that question.

Senator Plett: Please.

Mr. Sobkowich: Last year at this time when we had extended interswitching, and I am not necessarily saying it was 100 per cent as a result of extended interswitching, we had CN performing at about 90 per cent car order fulfillment. This year, in the last week, we have them performing at about 54 per cent car order fulfillment. Our demand hasn't changed. Crop year to date we've asked for 120,000 cars this year. Crop year to date last year, at the beginning of February, 120,000 cars. Nothing has changed from a demand point of view. What has changed is the supply.

Senator Plett: Wonderful. I am sure it's not 100 per cent. I would say maybe 95 per cent.

Le sénateur Mercer a dit à maintes reprises qu'il avait rarement vu un projet de loi pouvant être autant modifié que celui-ci. Les projets de loi omnibus ont une portée extrêmement large.

Votre demande de modification concernant l'interconnexion ne va aucunement retarder l'adoption du projet de loi. Il y aura de nombreuses modifications à apporter, et la vôtre, selon moi, sera l'une des plus importantes. Je vais faire tout mon possible pour cela.

Encore une fois, ma question concerne le projet de loi C-30. Les Producteurs de grains du Canada nous ont dit…

Le sénateur Mitchell : C'est la troisième lecture?

Le sénateur Plett : … que les compagnies de chemins de fer ont seulement fourni 62 p. 100 des wagons à céréales commandés par les sociétés céréalières. Les expéditeurs servis par le CN ont seulement reçu 54 p. 100 des wagons commandés.

Mes bons amis du CN sont ici. Au moins, je ne leur tourne pas le dos. Je peux les voir. Tout de suite après l'adoption du projet de loi C-30, lorsque le gouvernement précédent a adopté le projet de loi C-30, des représentants du CN sont venus dans mon bureau et ont dit : « Nous faisons de l'excellent travail ». J'ai rétorqué : « En quelque sorte, vous avez commencé à faire de l'excellent travail sous la menace, parce que le gouvernement a dit que vous deviez commencer à procéder ainsi ».

Quel était le pourcentage lié aux problèmes des wagons à céréales à l'époque? Les pourcentages s'élevaient-ils à 62 p. 100 et 54 p. 100 ou est-ce que la situation a empiré depuis le 31 juillet 2017?

M. Sobkowich : Je peux peut-être répondre à cette question.

Le sénateur Plett : S'il vous plaît.

M. Sobkowich : L'année dernière, à la même époque, lorsqu'on avait augmenté les distances d'interconnexion — et je ne dis pas nécessairement que tout ça a découlé à 100 p. 100 de l'augmentation des distances d'interconnexion —, le CN affichait un taux d'exécution des commandes de wagons d'environ 90 p. 100. Cette année, au cours de la dernière semaine, on constate que le taux d'exécution des commandes de wagons est d'environ 54 p. 100. Notre demande n'a pas changé. Au total, pour la campagne en cours, nous avons demandé 120 000 wagons cette année. L'année dernière, le total de la campagne au début de février s'élevait là aussi à 120 000 wagons. Rien n'a changé du point de vue de la demande. Ce qui a changé, c'est l'offre.

Le sénateur Plett : Merveilleux. Je suis sûr que ce n'est pas 100 p. 100. Je dirais que c'est probablement 95 p. 100.

Senator Mitchell: Just to continue the fun about the delays, I would like to point out that on the House of Commons side the committee had four days in a row of special meetings in September to get this thing done. We could have done exactly the same thing, just so you know.

Senator Plett: They were trying to get the marijuana bill passed.

Senator Mitchell: That should be done quickly too.

The second thing is with respect to omnibus bill because that has come up. This bill in English is 38.5 pageslong. That's about nine pages a month since we got it, if you wanted to read it and spread it out month by month. This is not an onerous bill. We could have done it quicker. I hope from now on we do it very, very quickly because we've had great testimony and people know the issues.

I want to confirm one thing. I was told earlier today that the level of unanimity of all the various features and elements of the grain farming industry in Western Canada coming here and supporting the bill is literally historic. It's not that you don't like each other but, generally speaking, you don't get along with this kind of consensus and this kind of unanimity behind a bill of this sort.

Mr. Pratte: I have heard it discussed around here the successive waves of bills trying to address some of these core issues over the last X number of years: Bill C-52, Bill C-30, Bill C-30, the Bill C-30 extension, and now Bill C-49. Certainly it has given an opportunity for the grain industry in the sector, from farmers to exporters and everyone in between, to get together not only to discuss issues and elements of potential legislation when we have legislation put in front of us but to react to it and come to a consensus position. It has also served as a good vehicle for bringing disparate elements of the supply chain together to be able to refine our positions and find common ground on some of these core issues which have preceded the last decade.

Some of these issues were identified years ago. It's just a way to coordinate our messages to government, even though we represent 18, 20 or 25 groups.

Senator Mitchell: I would like to congratulate you. Your presentations have been excellent in the way you have analyzed and clarified things. It has been really helpful for the process we go through.

Le sénateur Mitchell : Si je peux me permettre d'en rajouter un peu au sujet des retards, j'aimerais souligner que, du côté de la Chambre des communes, le comité a tenu quatre jours de suite des réunions spéciales en septembre pour clore le dossier. Sachez que nous aurions pu faire exactement la même chose.

Le sénateur Plett : Ils voulaient faire adopter le projet de loi sur la marijuana.

Le sénateur Mitchell : C'est quelque chose qui devrait être fait rapidement aussi.

La deuxième chose concerne le projet de loi omnibus, parce que c'est un sujet qui a été soulevé. En anglais, le projet de loi compte 38 pages et demie. C'est environ neuf pages par mois depuis qu'on l'a reçu, si on était tenté de le lire et de le répartir mois par mois. Ce n'est pas un projet de loi très lourd. Nous aurions pu travailler plus rapidement. J'espère que, à partir de maintenant, on travaillera très, très rapidement, parce que nous avons entendu d'excellents témoignages et reçu des gens qui connaissent les dossiers.

Je tiens à confirmer une chose. On m'a dit plus tôt aujourd'hui que le niveau d'unanimité de l'ensemble des différentes composantes et différents intervenants de l'industrie céréalière de l'Ouest canadien, dont des représentants sont venus ici soutenir le projet de loi est littéralement sans précédent. Ce n'est pas que vous ne vous aimez pas, mais, généralement, vous ne vous entendez pas et vous n'affichez pas un tel niveau de consensus et un tel niveau d'unanimité relativement à ce genre de projet de loi.

M. Pratte : Au cours des dernières années, j'ai été témoin de discussions sur les projets de loi successifs visant à régler certains de ces enjeux centraux : le projet de loi C-52, le projet de loi C-30 prorogé du projet de loi C-30 et, maintenant, le projet de loi C-49. Assurément, tout ça a donné l'occasion aux tenants de l'industrie céréalière du secteur, des agriculteurs aux exportateurs et tout ce qui a entre les deux, de se réunir non seulement pour discuter des enjeux et des éléments d'un éventuel texte législatif lorsque nous sommes saisis d'un projet de loi, mais pour y réagir et trouver un consensus. Cela a aussi été une bonne occasion de réunir des éléments disparates de la chaîne d'approvisionnement de façon à préciser nos positions et à trouver un terrain d'entente relativement à certains des enjeux centraux qui ont été soulevés avant la dernière décennie.

Certains de ces enjeux ont été cernés il y a des années. C'est seulement une façon de coordonner nos messages à l'intention du gouvernement, même si nous représentons 18, 20 ou 25 groupes.

Le sénateur Mitchell : Je tiens à vous féliciter. Vos exposés ont été excellents en raison de la façon dont vous avez analysé et précisé les choses. Cela a été très utile pour nous dans le cadre de notre processus.

From time to time throughout the debate and a bit in committee, maybe, there was suggestion that this bill, structured as it is, would particularly sustain or even enhance the overwhelming advantage that American trains have in Canada versus the lesser advantage that Canadian train companies have in the U.S.

I think you made the point, Mr. Sobkowich, or you alluded to the fact that there are 17,000-plus kilometres of Canadian-owned railway system in the States compared to less than a 1,000 kilometres of U.S.-owned railway systems, so this isn't building the U.S. access to Canada particularly.

Mr. Sobkowich: No. We just wanted to make that point because we think that a number of members here might be under the impression that Bill C-49 will result in some unfair poaching of Canadian business by U.S. carriers without the reciprocal ability for Canadian carriers to do business in the U.S. The maps A and B that I provided were to show you how CN and CP both have extensive networks in the United States. They're already in that marketplace.

The opposite isn't true. U.S. carriers don't have a presence in Canada. We think anything that creates competition among carriers is positive. We want this to operate like a normal functioning marketplace. If you had five packages that you needed to have delivered to Edmonton, let's say by Tuesday, and the courier company came back to you and said, "Well, we could deliver two of them, but one will go to Edmonton, one will go to Toronto and the rest of them, we're not sure when we'll be able to take them," you would exercise your right to go to a competitor. That's the scenario we're in. We don't have that ability.

We're looking for long-haul interswitching to be improved upon with the technical amendments that we offered so that we have at least one competitor that can take the product to the same place we need it to go. Really, we're after is a commercial-like system in a monopolistic environment.

Senator Mitchell: The point made earlier today, and it has been made frequently, was that if the government could have extended Bill C-30 to 160 everything would be fine. It's used in part to argue that really the delay in the Senate could have been mitigated by that. In fact, you made the point that one of the single most important features of this bill is the reciprocal penalization.

I would like you to confirm that Bill C-30 didn't have reciprocal penalties, Bill C-30 didn't have adequate and suitable definitions under contract for service levels, and Bill C-30 didn't

De temps en temps, durant les débats et un peu aussi à huis clos, peut-être, certains ont laissé entendre que ce projet de loi, dans sa mouture actuelle, pourrait tout particulièrement maintenir ou même améliorer l'avantage considérable des trains américains au Canada comparativement à l'avantage moins important qu'ont les compagnies de chemins de fer canadiennes aux États-Unis.

Monsieur Sobkowich, vous avez mentionné ou souligné en passant le fait qu'il y a plus de 17 000 kilomètres de réseau ferroviaire appartenant à des intérêts canadiens aux États-Unis, comparativement à moins de 1 000 kilomètres de réseau ferroviaire américain au Canada. C'est donc dire qu'on n'augmente pas vraiment l'accès des États-Unis au Canada.

M. Sobkowich : Non. Nous voulions tout simplement soulever ce point, parce que nous croyons qu'un certain nombre de membres, ici, ont l'impression que le projet de loi C-49 permettra à des transporteurs américains d'accaparer injustement une part du marché canadien sans que, réciproquement, les transporteurs canadiens puissent faire la même chose aux États-Unis. Les cartes A et B que je vous ai fournies visaient à vous montrer les importants réseaux du CN et du CP aux États-Unis. Ces compagnies ont déjà leur place dans ce marché.

L'inverse ne s'applique pas. Les transporteurs américains ne sont pas présents au Canada. Selon nous, tout ce qui crée la concurrence entre les transporteurs est bon. Nous voulons mettre en place un marché qui fonctionne normalement. Si une personne a cinq paquets à faire livrer à Edmonton, avant mardi, par exemple, et que le service de messagerie lui dit : « Eh bien, nous pouvons en livrer deux, mais un ira à Edmonton, et l'autre, à Toronto, et, pour ce qui est du reste, nous ne savons pas exactement quand nous pourrons les prendre.» Le client pourrait exercer son droit d'aller voir un compétiteur. C'est la situation dans laquelle nous nous retrouvons. Nous n'avons pas cette capacité.

Nous voulons améliorer le cadre d'interconnexion de longue distance grâce aux modifications techniques que nous avons présentées afin que nous ayons accès à au moins un compétiteur pouvant transporter notre produit là où nous voulons l'envoyer. En réalité, nous voulons un système de type commercial dans un environnement monopolistique.

Le sénateur Mitchell : Le point qui a été soulevé aujourd'hui, et c'est quelque chose qu'on entend souvent, c'était que, si le gouvernement avait pu faire passer la limite à 160 kilomètres dans le projet de loi C-30, tout aurait été parfait. On l'affirme pour faire valoir que, en réalité, on aurait pu réduire le délai devant le Sénat en procédant ainsi. En fait, vous avez souligné qu'une des caractéristiques les plus importantes du projet de loi, ce sont les pénalités réciproques.

J'aimerais que vous confirmiez que le projet de loi C-30 ne prévoyait pas de pénalités réciproques, qu'il ne contenait pas de définition adéquate et appropriée en ce qui concerne les contrats

have the strengthened ability of CTA to resolve disputes that might well be in your favour more than they are now.

Mr. Sobkowich: That's precisely correct. Extended interswitching was one tool that created competitive options under specific conditions. It worked in those situations but it wasn't the panacea, either. We need broad ability to have service contracts with railways with true reciprocal penalties so we can hold them to account like they already hold us to account. That wasn't in Bill C-30, and we're happy it's in Bill C-49.

Senator Mitchell: While the LHI provisions of this bill aren't an absolute overlay of the 160, they certainly measure up to some extent to that provision. However, this bill comes with all these other important provisions which we don't get until we get this bill. Wouldn't it be nice to get this bill tomorrow?

Mr. Sobkowich: It would be nice to get it quickly, for sure.

Senator Bovey: Mr. Chair, if you stole Senator Plett's question, I have to say Senator Mitchell took mine.

I just want a clarification. First, I thank you for map A and map B. Being a visual person, I think this very clearly states where the railways are and what belongs to whom.

Senator Plett: We all know where Emerson is.

Senator Bovey: I know that anyway. I knew that all the way along. You're not a Manitoban without that. I have found the maps very interesting and very useful.

We talk about interswitching and 160, 30 or whatever. We've heard arguments on the bill for change. We have arguments from you and from others to reinstate as it was. I just want clarification. When I put these maps together with the long-haul interswitching, yes, it will benefit grain growers but it will also benefit other users of the rail lines.

I like the phrase "technical amendments." This would be one that would affect all shippers?

Mr. Sobkowich: Yes.

sur les niveaux de service et qu'il n'accordait pas de capacité renforcée à l'OTC pour régler les différends, éléments qui pourraient très bien vous être plus favorables que c'est le cas actuellement.

M. Sobkowich : C'est tout à fait exact. L'accroissement des distances d'interconnexion était un outil qui créait des options concurrentielles dans des conditions précises. Cette mesure s'appliquait dans ces situations, mais ce n'était pas non plus une panacée. Nous avons besoin d'une capacité générale de conclure des contrats de service avec les compagnies de chemins de fer, des contrats qui contiennent réellement des pénalités réciproques, afin que nous puissions les tenir responsables comme nous le sommes déjà à leur égard. Ce n'était pas dans le projet de loi C-30, et nous sommes heureux que ce le soit dans le projet de loi C-49.

Le sénateur Mitchell : Même si les dispositions sur l'interconnexion de longue distance du projet de loi ne reprennent pas en tous points la disposition sur les 160 kilomètres, assurément, elles sont à la hauteur, dans une certaine mesure, de cette disposition. Cependant, le projet de loi contient beaucoup d'autres dispositions importantes qui n'existaient pas avant. Ne serait-il pas agréable que le projet de loi soit adopté dès demain?

M. Sobkowich : Assurément, ce serait bien qu'il soit adopté rapidement.

La sénatrice Bovey : Monsieur le président, si vous avez volé la question du sénateur Plett, je dois dire que le sénateur Mitchell m'a volé la mienne.

Je veux simplement obtenir une précision. Premièrement, je vous remercie pour les cartes A et B. Je suis visuelle, et, selon moi, ces cartes montrent clairement là où sont les voies ferrées et à qui elles appartiennent.

Le sénateur Plett : Nous savons tous où Emerson se trouve.

La sénatrice Bovey : Ça, je le sais de toute façon. Je l'ai toujours su. On n'est pas Manitobain sinon, sans ça. J'ai trouvé les cartes très intéressantes et très utiles.

Nous parlons d'interconnexion et on lance des chiffres comme 160, 30, et peu importe. Nous avons entendu des arguments sur les modifications à apporter au projet de loi. Vous et d'autres faites valoir qu'il faut rétablir les choses comme elles étaient avant. Je veux obtenir une précision. Lorsque je réunis ces cartes et que je m'attache à la question de l'interconnexion de longue distance, je constate que, oui, ce sera bénéfique pour les producteurs de céréales, mais ce le sera aussi pour d'autres utilisateurs des voies ferrées.

J'aime l'expression « modifications techniques ». C'en est une qui aurait une incidence sur tous les expéditeurs?

M. Sobkowich : Oui.

Senator Manning: I have been listening to my colleagues talk about the past, and I am a little concerned about the future and the timing of this.

Looking at the great possibility that we are to have amendments from the ongoing conversations here, I guess Senator Mercer touched on it earlier with an earlier panel. Right now, between now and the middle of April, we have about three sitting weeks. We're coming back after Easter break. We're looking at eight to nine sitting weeks. If we accept amendments and we pass the legislation in the Senate with amendments, it goes back to the House of Commons. There's a possibility it could come back to the Senate again.

I heard from you and earlier witnesses of the urgent need to get this done. I am wondering about the consequences of the timing. Is April the time you need to have this? Is it May? Is it June? Where are we with regard to timing, to give us some idea of the urgency of it? We've heard that from all of you, but I am wondering when the cut-off time is that will affect this year's shipment, this year's product and this year's activity.

Mr. Vervaet: I don't think I can put an exact time on it, except to say as soon as possible. All the presenters today alluded to the serious service disruptions we're facing right now.

We run our operations as oilseed processors 24-7. We don't stop. Our product needs to keep moving out the door. What my members have reported back to me over the last several weeks is that they have to stop production because the power to pull the cars isn't arriving.

We basically need some level of accountability. Whether it's reciprocal penalties or whether it's the ability to seek a competing carrier through long-haul interswitching, we need those types of mechanisms now.

Mr. Sobkowich: If I may add, last week Prince Rupert Grain ordered and was promised 1,500 cars to unload that week. They got 750 cars. That means they're cancelling and fobbing contracts. There are eight vessels waiting off the coast of Prince Rupert for grain to arrive. We needed this yesterday.

Once long-haul interswitching is put in place, we will be trying it out. We will be trying to divert traffic to the carrier that is providing the service. We've been slowly, or maybe not so

Le sénateur Manning : J'ai écouté mes collègues parler du passé, et je suis un peu préoccupé par ce qui nous attend et l'opportunité de tout ça.

Je pense à l'excellente occasion que nous avons actuellement d'apporter des modifications qui ressortent des conversations continues que nous avons, ici, et j'imagine que le sénateur Mercer a abordé la question précédemment avec un autre groupe de témoins, mais, actuellement, d'ici le milieu du mois d'avril, nous avons environ trois semaines de séances. Nous revenons après le congé de Pâques, et il y aura huit ou neuf semaines de séance. Si nous acceptons les modifications et que nous adoptons le projet de loi modifié au sein du Sénat, que le tout est retourné à la Chambre des communes, il est possible que le projet de loi nous soit ensuite renvoyé.

Vous avez, comme d'autres témoins avant vous, souligné le besoin urgent d'aller de l'avant. Je me questionne sur les conséquences du point de vue temporel. Avez-vous besoin de tout cela en avril? En mai? En juin? Où en sommes-nous en ce qui a trait au calendrier, afin que nous ayons une certaine idée du caractère urgent du projet de loi? C'est quelque chose que vous nous avez tous dit, mais je me demande quelle est la date limite à partir de laquelle tout cela influera sur les expéditions de cette année, la production de cette année et toutes les activités de l'année.

M. Vervaet : Je ne crois pas pouvoir vous donner une date précise à part vous dire qu'il faut le faire le plus rapidement possible. Tous les témoins aujourd'hui ont fait allusion aux perturbations de services auxquelles nous sommes confrontés actuellement.

En tant que triturateurs, nous travaillons 24 heures sur 24, 7 jours sur 7. Nous n'arrêtons jamais. Notre production doit continuellement quitter nos installations. Ce que mes membres m'ont dit au cours des dernières semaines, c'est qu'ils doivent arrêter la production, parce que les locomotives nécessaires pour tirer les wagons n'arrivent pas.

Essentiellement, nous avons besoin d'un certain niveau de responsabilisation. Que ce soient des pénalités réciproques ou la capacité d'obtenir les services d'un transporteur concurrent grâce à l'interconnexion de longue distance, nous avons besoin de ces types de mécanismes maintenant.

M. Sobkowich : Si vous me permettez d'ajouter quelque chose, la semaine dernière, Prince Rupert Grain a commandé 1 500 wagons à décharger durant la semaine, et ces 1 500 wagons lui ont été promis. L'entreprise en a reçu 750. Cela signifie que l'entreprise doit annuler et se débarrasser de contrats. Il y a huit bâtiments qui attendent des grains au large de Prince Rupert. Nous en avions besoin hier.

Une fois l'interconnexion de longue distance en place, nous allons l'essayer. Nous allons tenter de donner le travail au transporteur qui fournit le service. On a constaté lentement

slowly, deteriorating in terms of car order fulfillment. For example, we're about 14,000 cars behind right now on CN. Those are orders that we need to make up at some point. The longer it goes on, the higher that number will grow and the more it increases our inability to make good on those contracts and on those sales. Like Mr. Vervaet said, it's hard to put a time-line to it but I think we're already in it.

Mr. Pratte: We have the immediate commercial aspects of this as far as getting the regulatory or statutory framework in place so the legal shippers can start using it. A secondary or tertiary aspect would be, as talked about earlier, something like the change to the MRE to incent hopper car investment by the railways. Once it becomes law, they can start getting on that. Grain and winter contingency reporting would be nice to have in place so the railways can produce the first one by the start of the crop year on August 1. Another would be data and regulatory packaging the department is to embark on with stakeholders post Royal Assent.

Those are secondary or tertiary issues, but it would be good if we could get them wrapped up by the end of the calendar year, instead of still working on that into the summer of next year. They are not the immediate concerns, but those are additional considerations as well.

Senator Manning: One of you mentioned earlier that the product is sent out of Canada to perhaps 50 different countries in the world. I am wondering how much of that goes to the United States. What percentage of product?

Mr. Vervaet: For our products, the vegetable oil and protein meal, about 70 per cent of our business is going to the United States. As time passes and as we continue to make investments in Canada to increase capacity, we find hat the Asian markets are where the future is. We're seeing the movement of vegetable oil and protein meal to the West Coast increase, especially in recent years.

Mr. Sobkowich: I want to add a bit to that. The U.S. is one of our largest customers. I don't have numbers, but we can definitely follow up and get numbers to you on how many tonnes go to the U.S. versus markets off the West Coast or through Thunder Bay.

The point is that when we sell grain the first question we ask isn't how much we can sell, how much we can handle, or what we can buy it at. It is: "Can we get the rail cars?" The railways don't like moving grain into the United States because it has a greater turnaround time on their cars, and they're all about asset

— peut-être pas si lentement que ça — une détérioration en ce qui a trait à l'exécution des commandes de wagons. Par exemple, du côté du CN, il y a environ 14 000 wagons de retard. Ce sont des commandes qu'il faudra rattraper un jour. Plus on attend, plus le nombre de wagons augmentera et plus cela fait aussi augmenter notre incapacité de réaliser ces contrats et ces ventes. Comme M. Vervaet l'a dit, c'est difficile de définir une date limite, mais je crois que la situation est déjà problématique.

M. Pratte : Il y a les aspects commerciaux immédiats de tout cela qui concernent la mise en place du cadre réglementaire ou législatif afin que les expéditeurs légitimes puissent commencer à en bénéficier. Un aspect secondaire ou tertiaire serait, comme nous en avons parlé tantôt, quelque chose comme le changement au Programme de revenu admissible maximal pour stimuler des investissements des compagnies de chemins de fer pour acquérir des wagons-trémies. Une fois le projet de loi adopté, les gens pourront commencer à y voir. Pour ce qui est des rapports liés aux grains et aux conditions hivernales, ce serait bien que tout cela soit en place afin que les compagnies de chemins de fer puissent produire le premier dès le début de la campagne agricole, le 1er août. Une autre chose intéressante serait les trousses de données et les dispositions réglementaires sur lesquelles le ministère pourrait commencer à se pencher avec les intervenants une fois la sanction royale accordée.

Ce sont des enjeux secondaires et tertiaires, mais ce serait bien si tout pouvait être prêt d'ici la fin de l'année civile, plutôt qu'il faille continuer à travailler là-dessus dans deux étés. Ce ne sont pas des préoccupations immédiates, mais ce sont des considérations supplémentaires.

Le sénateur Manning : L'un d'entre vous a mentionné tantôt que la production canadienne est exportée dans environ 50 pays différents. Je me demande quelle part est destinée aux États-Unis. Quel pourcentage de la production?

M. Vervaet : Pour ce qui est de nos produits, l'huile végétale et la farine protéinique, environ 70 p. 100 de notre production est destinée aux États-Unis. À mesure que le temps passe et que nous continuons à investir pour augmenter la capacité canadienne, nous constatons que les marchés asiatiques sont les marchés de l'avenir. On constate une augmentation des quantités d'huile végétale et de farine protéinique à destination de la côte Ouest, surtout au cours des dernières années.

M. Sobkowich : J'aimerais ajouter quelque chose, ici. Les États-Unis sont l'un de nos principaux clients. Je n'ai pas les chiffres, mais je peux assurément faire un suivi et vous fournir le nombre de tonnes destinées aux États-Unis comparativement aux marchés qui passent par la côte Ouest ou Thunder Bay.

Essentiellement, lorsque nous vendons du grain, la première question que nous nous posons, ce n'est pas la quantité que nous pouvons vendre, la quantité que nous pouvons gérer ou ce que nous pouvons acheter; la question est la suivante : « Peut-on obtenir les wagons? » Les compagnies de chemins de fer

utilization. If they deliver to the West Coast and back, it goes there and back in 16 or 17 days. If it goes down to the U.S., it has to go to another carrier and maybe they don't get it back for 30 days. They don't like offering rail cars to the U.S. We know that, so we don't sell as much to the U.S. and it becomes a self-fulfilling prophecy.

Senator Manning: Someone mentioned earlier that Canadian railways were moving into the United States but that United States railways were not moving north. Our emphasis is going that way. President Trump must not be aware of that yet.

Senator MacDonald: The more we deal with this subject, it seems that the judicious thing would have been to extend Bill C-30 to let us get on with this for a few months because there is so much detail here.

Mr. Sobkowich, I have a question for you. It's a geographical question from my own backyard. We have already heard a lot of the stuff about interswitching and some of the amendments you're proposing. I noticed in a lot of the presentations we always talk about the movement of grain between B.C. and Quebec or Alberta and Quebec. There's a large grain elevator on the East Coast of Canada in Halifax.

This is a follow-up question to what the senator said here in regard to where the product goes. How much is exported through the East Coast of Canada, through Halifax? You must be shipping to Europe. You must be shipping to Africa. You must be shipping to other areas. How do you ship there?

Mr. Sobkowich: The vast majority of grain in Canada is grown across the Prairies, right?

Senator MacDonald: Yes.

Mr. Sobkowich: The major markets are west. It's the Pacific Rim. That's why Vancouver and Prince Rupert are in high demand for throughput of grains. When we go east, we ship it to Thunder Bay, the Lakehead. It gets loaded onto a lake vessel there. Then it goes to the St. Lawrence Seaway and out that way. It's more efficient and less costly to go through Thunder Bay than it is to rail it out to Halifax.

Senator MacDonald: Is the lack of a rail competitor east of Quebec City a factor as well?

n'aiment pas transporter des grains aux États-Unis en raison des délais d'exécution plus longs pour leurs wagons; tout ce qui les intéresse, c'est l'utilisation de leurs actifs. Si elles doivent faire des livraisons sur la côte Ouest et ensuite revenir, le trajet dure 16 ou 17 jours. Si elles doivent aller aux États-Unis, le tout passera par un autre transporteur et peut-être que 30 jours s'écouleront avant qu'elles puissent ravoir leurs wagons. Elles n'aiment pas offrir des wagons aux États-Unis. Nous le savons, alors nous vendons moins aux États-Unis; c'est devenu une prophétie qui s'exauce.

Le sénateur Manning : Quelqu'un a mentionné tantôt que les compagnies de chemins de fer canadiennes étaient présentes aux États-Unis, mais que les compagnies de chemins de fer des États-Unis ne se rendaient pas au nord. La tendance va dans cette direction. Le président Trump ne doit pas encore le savoir.

Le sénateur MacDonald : Plus on se penche sur cette question, plus je constate que, la bonne chose à faire, ça aurait été de proroger le projet de loi C-30 afin que nous puissions voir à tout cela pendant quelques mois, parce qu'il y a tellement de choses auxquelles il faut penser.

Monsieur Sobkowich, j'ai une question à vous poser. C'est une question géographique liée à mon patelin. Nous avons déjà entendu beaucoup parler de l'interconnexion et de certaines des modifications que vous proposez. J'ai remarqué que, dans beaucoup d'exposés, il est toujours question du transport de grains entre la Colombie-Britannique et le Québec ou l'Alberta et le Québec. Il y a un important élévateur à grains sur la côte Est du Canada, à Halifax.

Ma question est liée à ce que le sénateur a dit au sujet de la destination de la production. Quel pourcentage des exportations passe par la côte Est du Canada, par Halifax? Vous devez bien sûr expédier des produits en Europe. Vous devez en expédier en Afrique et dans d'autres régions aussi. Par où passez-vous dans ces cas?

M. Sobkowich : La grande majorité des céréales au Canada sont cultivées dans les Prairies, c'est exact?

Le sénateur MacDonald : Oui.

M. Sobkowich : Les principaux marchés sont à l'ouest : le littoral du Pacifique. C'est pourquoi il y a tant de céréales qu'on veut faire passer par Vancouver et Prince Rupert. Lorsque nous allons vers l'est, nous envoyons le tout à Thunder Bay, la tête des Grands Lacs. Le tout est chargé dans des cargos hors mer, qui suivent ensuite la Voie maritime du Saint-Laurent, et c'est par là que tout part. C'est plus efficient et moins coûteux de passer par Thunder Bay que de se rendre par voie ferroviaire à Halifax.

Le sénateur MacDonald : L'absence de concurrence dans le secteur ferroviaire à l'est de la ville de Québec est-elle un facteur aussi?

Mr. Sobkowich: It could be. Anytime you introduce another competitor and it has the effect of providing better service or better rates, it causes businesses to take a look at how they're doing things and look for better ways of doing them. I can't rule it out as a possibility, if that is the effect a third or another rail provider had in Eastern Canada. All I can say is that right now it's not like that. We go through Thunder Bay. We get it on salt water and we get it out to our customers over the Atlantic.

M. Sobkowich : C'est possible. Chaque fois qu'on introduit un nouveau compétiteur et que cela a l'effet d'offrir un meilleur service ou de meilleurs taux, les entreprises évaluent leurs façons de travailler et cherchent de meilleures méthodes. Je ne peux pas dire que ce n'est pas une possibilité, si c'est l'effet qu'un troisième ou un autre fournisseur de services ferroviaires avait dans l'Est canadien. Tout ce que je peux dire, c'est que, actuellement, les choses ne se passent pas ainsi. Nous passons par Thunder Bay. Nous utilisons des bateaux pour livrer la marchandise à nos clients transatlantiques.

Senator MacDonald: But your main source of export is through the Lakehead.

Le sénateur MacDonald : Mais votre principal mode d'exportation passe quand même par la tête des Grands Lacs.

Mr. Sobkowich: Yes.

M. Sobkowich : Oui.

Senator Plett: Since Senator Mitchell testified for a little while, I want to testify as well for just a little bit. He talked about four days in the House of Commons. Here we are sitting here, doing sober second thought and doing things strategically and carefully. Of course, there's a massive majority over there so they can ram things through and here Senator Mitchell only has a three-member government. That's probably why things get done a little more deliberately and a little more cautiously over here.

Le sénateur Plett : Puisque le sénateur Mitchell s'est permis une déclaration tantôt, j'aimerais moi aussi m'exprimer rapidement. Il a parlé des quatre jours à la Chambre des communes. Nous voilà tous assis ici, réalisant notre second examen objectif et travaillant de façon stratégique et minutieuse. Bien sûr, il y a une importante majorité là-bas, alors ils peuvent précipiter les choses, tandis qu'ici, le sénateur Mitchell a seulement trois membres du gouvernement. C'est probablement la raison pour laquelle le travail est fait de façon un peu plus réfléchie et prudente, ici.

Of course, no one suggested that we should have kept Bill C-30 and scrapped Bill C-49. The suggestion was a stop-gap measure, and then maybe put Bill C-30 and Bill C-49 together and we would have an almost perfect bill. That's what you have been advocating and what many of us would suggest, and not to say let's keep Bill C-30 and not have Bill C-49.

Bien sûr, personne n'affirme que nous aurions dû conserver le projet de loi C-30 et laisser tomber le projet de loi C-49. Ce qui a été suggéré, c'est une solution provisoire. On aurait ensuite peut-être pu réunir les projets de loi C-30 et C-49 afin de créer un projet de loi quasiment parfait. C'est ce que vous avez demandé, et c'est ce que bon nombre d'entre nous ont suggéré, et non de conserver le projet de loi C-30 et de laisser tomber le projet de loi C-49.

Would you agree with that?

Êtes-vous d'accord avec moi?

Mr. Sobkowich: I would agree with that. We've been asking for the extended interswitching provisions from BillC-30 to be introduced into this new bill, which became Bill C-49.

M. Sobkowich : Je suis d'accord avec ce que vous dites. Nous avons demandé que les dispositions sur l'augmentation des distances d'interconnexion du projet de loi C-30 soient intégrées dans le nouveau projet de loi, qui est devenu le projet de loi C-49.

Senator Plett: Exactly. You talked about cars not arriving. I think the numbers you used were 1,500 cars that they wanted at the port and they got 750. Those were the numbers.

Le sénateur Plett : Exactement. Vous parlez des wagons qui n'arrivent pas; je crois que vous avez mentionné que 1 500 wagons étaient destinés au port, et que seulement 750 ont été fournis. Ce sont les chiffres que vous avez fournis.

We heard from the first set of witnesses tonight that there are a lot of cars sitting in the sidings in Saskatchewan, so it's not a shortage of cars that was the problem

Durant le premier groupe de témoins, ce soir, on a entendu dire qu'il y a beaucoup de wagons dans les voies d'évitement, en Saskatchewan, alors le problème ce n'est pas le manque de wagons.

Are CN and CP not allowed to deliver grain to the ports because Bill C-49 isn't a law? Or, could they still deliver grain even before Bill C-49 is law?

Mr. Sobkowich: Essentially, yes, they can choose to do it. I know that it does take time to bring locomotives and crews back on, and CN has said they are doing that. It takes a very long time to do it, evidently, because we haven't seen the benefit of that yet.

The problem is more fundamental than that. The problem is that the railways strive for 100 per cent asset utilization. When the economy is in a decline and there is less demand for shipping from every sector, potentially, except for the grain sector. We grow the same amount of grain and we have the same amount of land, so that doesn't really change. They will mothball and divest themselves of locomotives and they will let go crews, in the name of trying to keep 100 per cent asset utilization. When the economy starts improving, and if they haven't been able to properly predict the growth in demand in other sectors, that's when it takes them time to bring locomotives and crews back on.

We feel any business in a competitive environment needs to carry some surge capacity, and they don't want to carry surge capacity.

Senator Plett: Thank you for that. I want to take us back a few years. I was the sponsor in the Senate of Bill C-30. Of course, we had witnesses from the rail lines at that point. They told us that they never thought we would have a cold winter because in the Prairies winters would always be warm. Now all of a sudden there was a cold winter and they couldn't deliver because of that, which is why Bill C-30 was adopted.

My question is for all three of you. Have we had crop failures since 2013-14 that they had to mothball anything? Why, all of a sudden, would they have thought maybe in 2017 or 2018 they wouldn't need these rail cars?

Mr. Vervaet: To build on what Mr. Sobkowich said, a lot of it is not predicting the demand across some of the other sectors and spinning their assets as hard as they can and not anticipating that, for example, intermodal or other traffic would pick up. As a result, they find themselves a bit flat-footed and not able to provide the necessary service for our sector which had been very predictable.

Le CN et le CP ne peuvent-ils pas livrer les céréales vers les ports parce que le projet de loi C-49 n'est pas encore adopté? Ou ces compagnies pourraient-elles tout de même livrer les céréales avant l'adoption du projet de loi C-49?

M. Sobkowich : Essentiellement, oui. Elles peuvent choisir de le faire. Je sais qu'il faut un certain temps pour remettre des locomotives et des équipages sur les rails, et le CN a dit être en train de le faire. Il faut beaucoup de temps pour y arriver, de toute évidence, parce que nous n'en avons pas encore vu les résultats.

Le problème est plus fondamental. Le problème, c'est que les compagnies de chemins de fer veulent utiliser leurs actifs à 100 p. 100. Lorsque l'économie baisse et que la demande diminue dans tous les secteurs — possiblement, sauf pour ce qui est du secteur céréalier, puisque nous produisons la même quantité de céréales sur la même superficie, alors ces données ne changent pas —, les compagnies de chemins de fer mettent des capacités en veilleuse, de dessaisissent de locomotives et mettent à pied des équipages pour tenter de maintenir une utilisation maximale des actifs. Lorsque l'économie repart à la hausse, — et si les compagnies n'ont pas été en mesure de bien prévoir l'augmentation de la demande dans d'autres secteurs —, c'est à ce moment-là qu'il leur faut du temps pour remettre les locomotives et les équipages sur les rails.

Selon nous, toute entreprise dans un environnement concurrentiel doit se doter d'une certaine capacité de pointe, et les compagnies de chemins de fer ne veulent pas le faire.

Le sénateur Plett : Merci de la réponse. Je vais revenir quelques années en arrière. J'étais le parrain du projet de loi C-30 au Sénat. Bien sûr, à ce moment-là, nous avons accueilli des témoins des compagnies de chemins de fer. Ils nous ont dit qu'ils ne s'étaient jamais attendus à un hiver froid parce que, dans les Prairies, les hivers sont toujours chauds. Et maintenant, soudainement, il y a eu un hiver froid, ce qui les a empêchés de livrer la marchandise, et c'est la raison pour laquelle le projet de loi C-30 a été adopté.

Ma première question vous est destinée à tous les trois. Y a-t-il eu de mauvaises récoltes depuis 2013-2014 ayant obligé les compagnies de chemins de fer à mettre certaines capacités en veilleuse? Pourquoi, tout d'un coup, ce sont-elles dit que, peut-être, en 2017 ou 2018, elles n'auraient pas besoin d'utiliser ces wagons?

M. Vervaet : Pour revenir sur ce que M. Sobkowich a dit, c'est en grande partie parce qu'elles n'ont pas prévu la demande dans certains autres secteurs et qu'elles utilisent leurs biens le plus possible sans avoir prévu que, par exemple, le transport multimodal ou d'autres types de transport allaient reprendre du poil de la bête. Par conséquent, elles ont été prises un peu de court sans pouvoir fournir les services nécessaires à notre secteur, qui, lui, est très prévisible.

Again, for oilseed processing, in particular, we run 24-7, 350 days a year. Our production this crop year is no different at all from the previous crop year, yet we see service completely falling down.

Encore une fois, dans le cas du traitement des oléagineux en particulier, nous travaillons 24 heures sur 24, 7 jours sur 7 et 350 jours par année. Notre production durant la présente campagne agricole n'est pas différente de la campagne précédente et, malgré tout, nous constatons un effondrement complet des services.

Senator Plett: Maybe we need to assure them that we expect next year's crop to be equally good and that they have rail cars on hand for us.

Le sénateur Plett : Il faudrait peut-être leur confirmer que nous nous attendons à ce que la récolte l'année prochaine soit aussi bonne et qu'ils doivent prévoir des wagons pour nous.

Mr. Vervaet: I think that's fair. When you look at what some of the other panellists have mentioned, this is the new norm. We are seeing big crops. We're seeing more investments out west and really across the country in value-added processing in agri-food. The railways need to be prepared to handle that demand.

M. Vervaet : Je pense que c'est juste. Lorsqu'on regarde ce que certains autres témoins ont dit, c'est la nouvelle norme. Il y a de grandes récoltes. Il y a plus d'investissements dans l'Ouest et, vraiment, partout au pays, pour réaliser de la transformation à valeur ajoutée dans le domaine agroalimentaire. Les compagnies de chemins de fer doivent être prêtes à répondre à cette demande.

Senator Plett: The government, of course, also needs to know that there is something west of Thunder Bay.

Le sénateur Plett : Le gouvernement, bien sûr, doit aussi savoir qu'il y a autre chose à l'ouest de Thunder Bay.

Senator Mitchell: This has been really interesting and fun. It is not just that the railroads have to be told to get those cars there next year or be prepared. What you need is the kind of powers that you get in this bill that should be passed very quickly to rebalance the imbalance that right now is more in favour of the railroads than it is of the farmers and to give you some power. You don't have to ask. You don't have to grovel. You just say, "We're going to penalize you if you don't deliver."

Le sénateur Mitchell : Tout ça a été vraiment intéressant et plaisant. Ce n'est pas seulement qu'il faut dire aux compagnies de chemins de fer de préparer leurs wagons pour l'année prochaine ou d'être prêtes. Ce qu'il faut, c'est le genre de pouvoirs que vous obtenez dans le projet de loi qui devrait être adopté très rapidement pour corriger le déséquilibre actuel qui favorise les compagnies de chemins de fer au détriment des agriculteurs, de façon à ce que vous ayez un certain pouvoir. Vous n'avez pas à demander. Vous n'avez pas à vous mettre à genoux. Vous avez seulement à dire : « Nous allons vous pénaliser si vous ne livrez pas la marchandise. »

Mr. Sobkowich: We understand in a year like this where there is an increase in demand in other sectors. Mostly we understand it to be intermodal and frac sand out of Wisconsin. Those represent a threat of loss of business.

M. Sobkowich : Nous comprenons, dans une année comme celle-ci, où il y a une augmentation de la demande dans d'autres secteurs... Surtout, nous comprenons que c'est en raison du transport multimodal et du transport de sable de fractionnement du Wisconsin. Ces domaines représentent un risque de diminution des affaires.

They may have properly predicted demand in grain, but if they didn't properly predict demand in other sectors that represent a competitive environment, then they will take some of the capacity that was there for grain and move it into this because they know grain will always be there.

Les compagnies ont peut-être bien prédit la demande dans le domaine céréalier, mais si elles n'ont pas bien prédit la demande dans les autres secteurs où il y a de la concurrence, alors elles utiliseront une partie de la capacité prévue pour les céréales dans cet autre environnement, parce qu'elles savent que les producteurs de grains seront toujours là.

We need the provisions from Bill C-49 with the improvements we have talked about to have the tools we need to hold the railways to account so, hopefully, they will keep on enough capacity for everybody.

Nous avons besoin des dispositions du projet de loi C-49 auxquelles on apporterait les améliorations dont on a parlé, de façon à avoir les outils dont nous avons besoin pour responsabiliser les compagnies de chemins de fer afin que, c'est ce que nous espérons, elles maintiennent une capacité suffisante pour tout le monde.

Senator Mitchell: That's a great note to finish on.

Le sénateur Mitchell : C'est une très bonne façon de conclure.

The Chair: Thank you very much. As you can see, we are trying to move this process right along. We have a full agenda. We have lots of witnesses, but we are being as expeditious as possible.

(The committee adjourned.)

Le président : Merci beaucoup. Comme vous pouvez le voir, nous tentons de faire avancer les choses. Notre ordre du jour est bien rempli. Nous avons beaucoup de témoins, mais nous allons le plus vite possible.

(La séance est levée.)

WITNESSES

Tuesday, February 13, 2018

McMillan, LLP:

François Tougas, Co-Chair, Transportation and Competition.

Institut en culture sécurité industrielle Mégantic:

Béland Audet, President (by video conference).

As an individual:

Jean-Paul Rodrigue, Professor, Department of Global Studies and Geography, Hofstra University, United States.

Canadian Labour Congress:

Hassan Yussuff, President;

Chris Roberts, National Director, Social and Economic Policy.

Teamsters Canada Rail Conference:

Don Ashley, National Legislative Director.

Unifor:

Bruce Snow, National Rail Director.

Wednesday, February 14, 2018

Alberta Wheat Commission:

Warren Sekulic, Director, Region 5.

Canadian Federation of Agriculture:

Todd Lewis, President, Agricultural Producers Association of Saskatchewan.

Cereals Canada:

Cam Dahl, President.

Grain Growers of Canada:

Jeff Nielsen, President.

Canadian Oilseed Processors Association:

Chris Vervaet, Executive Director.

Western Grain Elevator Association:

Wade Sobkowich, Executive Director.

Canadian Canola Growers Association:

Steve Pratte, Policy Manager.

TÉMOINS

Le mardi 13 février 2018

McMillan, S.E.N.C.R.L., s.r.l./LLP :

François Tougas, coprésident, Transport et Concurrence.

Institut en culture sécurité industrielle Mégantic :

Béland Audet, président (par vidéoconférence).

À titre personnel :

Jean-Paul Rodrigue, professeur, Département des études mondiales et de la géographie, Université Hofstra, États-Unis

Congrès du travail du Canada :

Hassan Yussuff, président;

Chris Roberts, directeur national, Politiques sociales et économiques.

Conférence ferroviaire de Teamsters Canada :

Don Ashley, directeur législatif national.

Unifor :

Bruce Snow, directeur ferroviaire national.

Le mercredi 14 février 2018

Alberta Wheat Commission :

Warren Sekulic, directeur, région 5.

Fédération canadienne de l'agriculture :

Todd Lewis, président, Agricultural Producers Association of Saskatchewan.

Cereals Canada :

Cam Dahl, président.

Producteurs de grains du Canada :

Jeff Nielsen, président.

Canadian Oilseed Processors Association :

Chris Vervaet, directeur exécutif.

Western Grain Elevator Association :

Wade Sobkowich, directeur exécutif.

Canadian Canola Growers Association :

Steve Pratte, gestionnaire des politiques.

Available on the Internet: http://sencanada.ca

Disponible sur internet : http://sencanada.ca